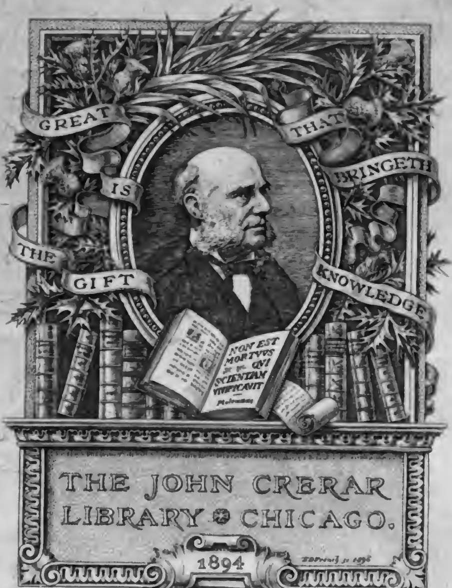
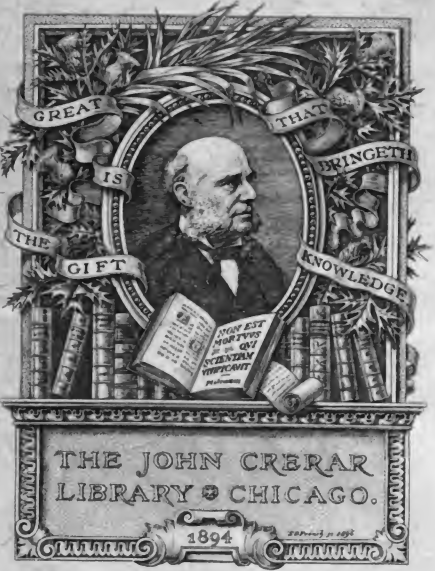
DAS RECHT DES AUTOMOBILS NACH DEN POLIZEIBESTIMMUNGEN DES IN- UND AUSLANDES

Martin Isaac


GREAT
IS
THE
GIFT
THAT
BRINGETH
KNOWLEDGE
NON EST
MORTVVS
QVI
SCIENTIAM
VIVIFICAVIT
THE JOHN CRERAR
LIBRARY CHICAGO.
1894


GREAT IS THE GIFT THAT BRINGETH KNOWLEDGE
NON EST MORTVVS QVI SCIENTIAM VIVIFICAVIT
THE JOHN CRERAR LIBRARY · CHICAGO.
1894

Das Recht des Automobils

nach den

Polizeibestimmungen des In- und Auslandes.

Rechtsvergleichende Darstellung

für

Polizeibeamte, Juristen und Automobilfahrer

in Form von Erläuterungen zu den

Deutschen Automobil-Verordnungen

(Grundzügen des Bundesrats vom 3. Mai 1906).

Von

Dr. Martin Isaac,

Rechtsanwalt in Berlin.

Zweite

nach den „Grundzügen" völlig umgearbeitete

Auflage.

Mit Anhang (Straßen-, Droschken-, Fahr- und Radfahrverkehr, Statistik, Chausseegeld, Zoll, Steuer).

Berlin, 1907.

Verlag von Franz Vahlen.

W. 8, Mohrenstraße 13/14.

WEIMAR. - HOF-BUCHDRUCKEREI.

Vorwort zur 1. Auflage.

Die Kinderjahre des Automobils, in denen der Fernerstehende das neue Verkehrsmittel als unangenehme Modesache betrachtete und befehdete, sind vorüber. Der Mensch hat die gewaltigen Kräfte dieses Fahrzeugs, das ihn mit einem Schlage nicht bloß von den Launen des Tieres, sondern auch von den Fesseln des Schienenstrangs befreite, schätzen und gebrauchen gelernt, eines Fahrzeugs, das alle Segnungen des Eisenbahnverkehrs auf die Landstraße überträgt und so den Menschen vollends zum Herrn der Erde zu machen berufen ist. Daß das sich selbst bewegende Fahrzeug als solches, abgesehen von den etwaigen Mängeln der heutigen Typen, das idealste Fahrzeug ist, unterliegt keinem Zweifel und ist vom Verkehr so schnell begriffen worden, daß wir binnen kurzem auf allen Gebieten der Personen- und Güterbeförderung in Stadt und Land einen Siegeszug des Automobils erleben werden.

Merkwürdigerweise hat sich der Jurist bisher nur wenig oder in recht einseitiger Weise mit dieser Entwickelung beschäftigt. Während die neue Erfindung längst bei den Behörden, bei den Regierungen und

bei unzähligen Vereinigungen in allen Ländern ein Gegenstand regsten Interesses geworden ist, eine Fülle von Büchern und Zeitschriften ins Leben gerufen und in die Hörsäle der Universitäten und technischen Hochschulen ihren Einzug gehalten hat, haben die Juristen sich bisher fast ausschließlich nur insoweit damit befaßt, als das Zivilrecht, insbesondere die Haftpflicht in Frage kommt. Die zunehmende Ausbildung und Vereinheitlichung des eigentlichen, d. h. des verkehrspolizeilichen Automobilrechts, welche sich inzwischen in den preußischen Provinzen, im Reiche und im Auslande, teilweise auch im Wege der Gesetzgebung, vollzog, blieb fast ganz unbemerkt. Die einzigen Arbeiten über das polizeiliche Automobilrecht sind, soweit bekannt geworden, in Frankreich erschienen.[1])

Diese Zurücksetzung eines so zukunftreichen Verkehrsgebietes ist durchaus unberechtigt. Und wenn auch die Regelung des Automobilverkehrs bisher fast ausschließlich durch Verordnungen und nicht durch Gesetze erfolgt ist, so hat doch der Inhalt dieser Verordnungen sowohl nach der technischen wie nach der juristischen Seite hin Bedeutung genug und muß mit dem Wachsen des Verkehrs immer mehr Bedeutung gewinnen. Was die technischen Vorschriften betrifft, so hat die vorliegende Arbeit sie an der Hand der automobiltechnischen Literatur und unter Verwertung des in den Fachzeitschriften überreich aufgesammelten

[1]) Haber, L'automobile devant la loi. — Rixens et Lafont, législation de l'automobilisme.

Materials so zu erläutern versucht, daß sie auch dem Nichtfachmann verständlich werden, und den Gerichten und Polizeibehörden die Zuziehung eines Sachverständigen manchmal entbehrlich sein wird. Für die freundliche Unterstützung bei diesem Teil der Arbeit bin ich Herrn Zivilingenieur Küster, Mitbegründer der Automobiltechnischen Gesellschaft in Berlin, zu besonderem Dank verpflichtet.

Der mehr juristische Teil der Verordnungen wiederum, insbesondere die Vorschriften über Prüfung, Konzession, Befähigungsnachweis, Ausschließung von Fahrzeugen und Fahrern, polizeiliche Verantwortlichkeit von Eigentümer, Besitzer und Führer, auswärtige Fahrzeuge, Straßensperrungen usw., fordert nicht nur zur Auslegung, sondern vor allem auch zur kritischen Untersuchung in dem Sinne heraus, ob und inwieweit etwa die Grenzen der Polizeiverordnungsgewalt überschritten worden sind. Die Bedeutung der einzelnen Vorschriften geht auch, da sie gemäß § 823 Abs. 2 BGB. die Grundlage der zivilrechtlichen Schadensersatzpflicht bilden, über das polizeiliche Gebiet weit hinaus. Aus diesem Grunde sind auch privatrechtliche Fragen an der Hand der neusten Rechtsprechung an geeigneten Stellen mit behandelt.

Die vorliegende Arbeit stellt sich nur der Form nach als Kommentar zu der mit den übrigen preußischen Verordnungen fast wörtlich übereinstimmenden Berliner Automobil-Verordnung dar, enthält jedoch sachlich eine Erläuterung der Automobil-Verordnungen sämtlicher preußischer Provinzen, der deut-

schen Bundesstaaten, sowie der wichtigsten ausländischen Staaten. Gerade für die richtige Würdigung und Weiterbildung des Automobilrechts ist die Kenntnis der auswärtigen und ausländischen Bestimmungen von größter Tragweite und daher auf den rechtsvergleichenden Teil der Arbeit der größte Wert gelegt worden. Die im Anhang beigefügten Tabellen geben in Ergänzung des Textes und zur besseren Übersicht noch einmal eine knappe Aufzählung der wichtigsten Bestimmungen des In- und Auslandes.

Berlin und Arendsee,
22. Juli 1905.

Der Verfasser.

Vorwort zur 2. Auflage.

Infolge der Grundzüge des Bundesrats vom 3. Mai 1906 ist an die Stelle der verschiedenen einzelstaatlichen Automobilverordnungen einheitliches deutsches Recht getreten. Das polizeiliche Automobilrecht hat damit an Bedeutung erheblich gewonnen und bedarf noch mehr als früher einer eingehenden Erörterung, zumal die hier festgestellten Rechtssätze und -Begriffe gleichzeitig die Grundlage für zwei andere Gebiete, das Steuerrecht und das Zivil-(Schadensersatz-)Recht, abgeben sollen.

Die zweite Auflage dieses Buchs bedeutet daher eine gänzliche Neubearbeitung des erheblich angewachsenen Stoffes. Auch die inzwischen zahlreich erschienenen Ministerialverfügungen mußten, ebenso wie die immer umfangreicher werdende Judikatur, eingehende Berücksichtigung finden.

Der Kommentar schließt sich, wie früher an die preußischen Verordnungen, so jetzt an den Text der „Grundzüge" an. Die einzelstaatlichen Besonderheiten sind gebührend hervorgehoben, um das Buch für alle deutsche Bundesstaaten gleichmäßig benutzbar zu machen. Die amtlichen Muster sind nicht in den

Anhang verwiesen, sondern im Text eingefügt. Die ausländischen Vorschriften sind durch besonderen Druck hervorgehoben; die frühere Anhangstabelle ist in den Text verarbeitet.

Als Ergänzung zu den „Grundzügen“ werden im Anhang Auszüge aus der Berliner Straßen- und Droschkenordnung, ferner die Radfahr-Grundzüge, Fahrverkehrverfügung, Unfallstatistik, Chausseegeld- und Zollbestimmungen und vor allem das Automobil-Steuergesetz nebst Tarif, Ausführungs- und Ministerialverfügungen gebracht.

Herrn Ingenieur Edmund Levy-Berlin und Herrn gerichtlichen Sachverständigen Zechlin-Charlottenburg bin ich für ihre liebenswürdige Unterstützung bei der Bearbeitung der technischen Fragen zu besonderem Danke verpflichtet.

Berlin, 28. Juni 1907.

Der Verfasser.

Inhalt.

D. Die Benutzung öffentlicher Wege und Plätze.

E. Verkehr über die Reichsgrenze und im Zollgrenzbezirke.

F. Untersagung des Betriebs.

G. Strafbestimmungen.

H. Ausnahmen.

J. Schlußbestimmungen.

Literatur und Abkürzungen.

Allgemeine Automobil-Zeitung. Organ des Kaiserlichen Automobilklubs.

Amtliches stenographisches Bülletin der schweizer. Bundesversammlung Juni 1902 S. 423 (Haftpflicht).

Amtl. Erl. = Amtliche Erläuterungen zu den GZ.

Annuaire de l'Automobile-Club de Belgique.

Annuario dell'Automobilismo, Touring-Club Italiano. Milano.

Aut.-Kal. = Automobil-Kalender, Berlin, Krayn.

Aut.-Laws of all the States of the U. S. Printed by the A.-Club of America 1905.

AW. = Automobil-Welt, Berlin.

Baudry de Saunier, Grundbegriffe des Automobilismus, übersetzt von Hofmann. 1902. Hartleben.

Bericht des Schweizer Bundesrats vom 15. Dezember 1902 (Haftpflicht).

Bürner, Haftpflichtgesetz und seine Folgen. Berlin 1905.

Congrès international d'automobilisme, tenu en l'Hôtel de l'A.-Club de France du 9 au 16 juillet 1900. Paris 1903.

Das Automobil in deutschen Parlamenten. Zusammenstellung der in den Jahren 1904/05 von deutschen Volksvertretern gehaltenen Reden über den Automobil-Verkehr. Berlin 1906 (MMV.).

Daule, Der Krieg gegen das Auto. Leipzig, Thür. Verlags-Anstalt.

Deutsche Juristenzeitung 1905, 843 (Österr. Haftpflichtentwurf).

G. = Gesetz (wenn nicht etwas anderes ersichtlich, sind preußische Gesetze gemeint).

Gegenentwurf zum Aut.-Haftpflichtgesetzentwurf s. Isaac.

Germershausen, Wegerecht. 3. Auflage. 1907.

Guyer, Kommentar zum schweizer. Eisenbahn-Haftpflichtgesetz. Zürich 1905.
— Ein schweizer. Bundesgesetz über die Haftpflicht der Automobil-Halter. Zürich 1906.
GZ. = Grundzüge des Bundesrats, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.
Haber, avocat, L'automobile devant la loi. Paris, Arthur Rousseau, 1903.
Hayns Verlag, Polizeiverordnungen.
Hilse, Haftpflicht der Kraftfahrzeuge. Vortrag in der Juristischen Gesellschaft zu Berlin am 11. November 1899. Berlin, Krayn.
Huddy, H. P., the law of automobiles. San Francisco, Bankroft Whitney Co.
Jahrbuch der Automobil- und Motorboot-Industrie. 1. Jahrg. 1904, 4. Jahrg. 1907.
Imbrecq, l'Automobile devant la justice. Paris 1904.
Isaac, Reichs-Automobil-Ordnung, MW. 1904, 61.
— Automobil und RG., „ 239.
— Österr. Haftpflichtentwurf, „ 542.
— Ausländisches Automobilrecht:
I. Vereinigte Staaten, AW. 1904, 399.
II. England, „ 1905, 428.
III. Italien, „ 1905, 1660.
— Ist die Ausschließung von Automobilen und Automobil-Führern gesetzlich zulässig? AW. 1905, 1096, 1111.
— Gegenentwurf zum Entwurf eines Automobil-Haftpflichtgesetzes. Dem Reichstag überreicht vom Kaiserlichen Automobil-Club namens der zum Kartell vereinigten Deutschen Automobil-Clubs (Januar 1907).
— Gegenentwurf, Deutsche Wirtschafts-Zeitung 1906 Nr. 23.
— Polizeiverordnung von Schleswig-Holstein, Allgem. Automobil-Zeitung 1907, 65.
Juristentag, Verhandlungen des 26. deutschen. S. 163 ff.
KZ. = Kennzeichen.
Lutz, Prof., Der Automobilismus auf öffentlichen Straßen. MW. 1904, 300, 313.
Meili, Prof., Rechtliche Stellung der Automobile. Zürich 1902.
— Kodifikation des Automobilrechts. Wien 1907.

MMV. = Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein.
MW. = Der Motorwagen, Zeitschrift für Automobil-Industrie und Motorenbau. Berlin, Krayn.
Müllendorf und Kübel, Die Automobile, ihr Wesen und ihre Behandlung. 1899.
Österr. Fahrrad- und Automobil-Zeitung. Wien. Verlag A. Berg.
Radfahr-GZ. = Grundzüge des Bundesrats, betreffend den Radfahrverkehr (Reichsanzeiger 8. April 1907).
Radwelt, Berlin.
Siber, DJZ. 1905, 138 (Haftpflicht für Tiere und Automobile).
Sieper, Preußisches Verwaltungsblatt 1905, 441 ff. (Kraftfahrzeuge und Polizeiverordnungsrecht).
V. = Verordnung.
VV. = Verordnungen.
Vollmer, Die im Königreich Sachsen gültigen Bestimmungen für Kraftfahrzeuge. Leipzig 1907.
Vorwerk, Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda. Düsseldorf 1904.
Zentralblatt für Automobil- und Radfahrwesen.
Ztsch. = Zeitschrift für Automobilenindustrie und Motorenbau. Berlin, Krayn 1901 bis 1903.
Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins.

Berichtigungen.

Seite

2 4. Z. von unten: Komma hinter „Dampf“ zu streichen.

6 § 5 II Z. 3: „Muster 1“ statt „Muster“.

20 Abs. III Z. 4: Komma hinter „26“.

46 Zu 5b vgl. Statist. Jahrbuch für das Deutsche Reich 1907 S. 78.

78 Zu 4b vgl. die Min.-V. vom 13. Juni 1907 S. 184 (Akkordtöne).

79 Zu g): Die Bestimmung beruht auf Bundesratsbeschluß vom 3. Mai 1906 (Abg.-Zentralblatt 1906, 1471, siehe vorn vor Seite 1).

105 Zu § 5: „Verwaltungs*zwangs*verfahren“ statt „Verwaltungsverfahren“.

153 Zu Anm. *) hinzuzusetzen: „S. 97“.

Beschluß des Bundesrats,

betreffend die Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen sowie des allgemeinen Fahrverkehrs hinsichtlich des Ausweichens der Fuhrwerke

(Abgaben-Zentralblatt 1906, Seite 1471).

Der Bundesrat hat in der Sitzung vom 3. Mai 1906 — § 320 der Protokolle — beschlossen:

die Bundesregierungen zu ersuchen,

1. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in ihren Gebieten nach Maßgabe der anliegenden **Grundzüge** zu regeln, den zu erlassenden Ausführungsvorschriften die den Grundzügen beigegebenen Erläuterungen dem Inhalt und tunlichst auch dem Wortlaute nach zu Grunde zu legen und die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nach dem ebenfalls beigegebenen Plane durchzuführen;
2. für den allgemeinen Fahrverkehr folgende Vorschriften durchzuführen:
   - a) „Fuhrwerke, die sich begegnen, haben rechts **auszuweichen**. Das **Überholen** ist in der Weise auszuführen, daß das vordere Fuhrwerk auf gegebenes Zeichen so weit nach der rechten Seite auszuweichen hat, daß das nachfolgende zur linken Seite vorbeifahren kann“,
   - b) „der Gebrauch von **Huppensignalen** für andere Fahrzeuge als Kraftfahrzeuge ist verboten“.

Text
der
Grundzüge,
betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen,
vom 3. Mai 1906 (Reichsanzeiger vom 28. Mai 1906).

Der Bundesrat hat beschlossen, die verbündeten Regierungen zu ersuchen, in ihren Gebieten den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach Maßgabe der nachstehend abgedruckten Grundzüge zu regeln.

Grundzüge,
betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.*)

Auf Grund der . . . . werden für den nicht an Bahngleise gebundenen Verkehr der durch elementare Triebkraft bewegten Fahrzeuge — Kraftwagen und Krafträder — auf öffentlichen Wegen und Plätzen folgende Vorschriften erlassen:

A. Allgemeine Vorschriften:

§ 1.

(I) Für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gelten sinngemäß die den Verkehr von Fuhrwerken oder von

*) Die im Text erwähnten Muster sind im Kommentar mitabgedruckt.

Fahrrädern auf öffentlichen Wegen und Plätzen regelnden polizeilichen Vorschriften, sofern nicht nachfolgend andere Bestimmungen getroffen werden.

(II) Auf Kraftfahrzeuge, welche für den öffentlichen Fuhrbetrieb verwendet werden, sowie auf die Führer dieser Fahrzeuge finden neben den nachstehenden Vorschriften die allgemeinen Bestimmungen über den Betrieb der Droschken, Omnibusse und sonstigen dem öffentlichen Transportgewerbe dienenden Fuhrwerke Anwendung.

(III) Fahrzeuge, die aus einem Kraftrad und einem damit fest oder mittels Kupplung verbundenen besonderen Sitze auf eigenem Rade oder eigenen Rädern seitlich neben dem Kraftrade bestehen, gelten als Kraftwagen im Sinne dieser Vorschriften.

(IV) Auf Straßenlokomotiven und schwere Vorspannmaschinen finden die nachstehenden Vorschriften keine Anwendung.

B. Das Kraftfahrzeug.

a) **Beschaffenheit und Ausrüstung.**

§ 2.

(I) Die Kraftfahrzeuge müssen betriebssicher und insbesondere so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, daß Feuers- und Explosionsgefahr sowie eine Belästigung von Personen und Gefährdung von Fuhrwerken durch Geräusch, durch Entwicklung von Rauch oder Dampf oder durch üblen Geruch möglichst ausgeschlossen ist. Die Vorrichtung zum Auspuffen des Dampfes oder der Gase muß an einer möglichst wenig sichtbaren Stelle angebracht sein.

(II) Die Radkränze dürfen nicht mit Unebenheiten versehen sein, welche geeignet sind, die Fahrbahn zu beschädigen.

§ 3.

(I) Jedes Fahrzeug muß versehen sein:

1. mit einer kräftigen Lenkvorrichtung, welche gestattet, sicher und rasch auszuweichen und in einem möglichst kleinen Bogen zu wenden;
2. mit zwei voneinander unabhängigen Bremseinrichtungen, von denen mindestens die eine unmittelbar auf die Triebräder oder auf Bestandteile, die mit den Rädern fest verbunden sind, wirken, und von denen jede für sich geeignet sein muß, den Lauf des Fahrzeugs sofort zu hemmen und es auf die kürzeste Entfernung zum Stehen zu bringen;
3. mit einer Vorrichtung, die beim Befahren größerer Steigungen die unbeabsichtigte Rückwärtsbewegung verhindert;
4. mit einer eintonigen Huppe zum Abgeben von Warnungszeichen;
5. nach eingetretener Dunkelheit und bei starkem Nebel mit mindestens zwei an den Seiten in gleicher Höhe angebrachten, hellbrennenden Laternen mit farblosem Glase, welche den Lichtschein derart auf die Fahrbahn werfen, daß diese auf mindestens 20 m vor dem Fahrzeuge von dem Führer übersehen werden kann. Übermäßig stark wirkende Scheinwerfer dürfen nicht verwendet werden.

(II) Für Krafträder gelten Ziffer 2 und 5 mit der Einschränkung, daß eine wirksame Bremsvorrichtung und eine Laterne der bezeichneten Art genügt; Ziffer 3 findet auf solche Fahrzeuge keine Anwendung.

(III) Jeder Kraftwagen, dessen Eigengewicht 350 kg übersteigt, muß so eingerichtet sein, daß er mittels des Motors vom Führersitz aus in Rückwärtsgang gebracht werden kann.

(IV) Die Griffe zur Bedienung des Motors und der in Abs. 1 bis 3 angeführten Einrichtungen müssen so angebracht sein, daß der Führer sie, ohne sein Augenmerk von der Fahrtrichtung abzulenken, leicht und auch im Dunkeln ohne Verwechslungsgefahr handhaben kann.

(V) Jedes Kraftfahrzeug muß mit einem Schilde versehen sein, welches die Firma, die das Fahrzeug hergestellt hat, die Anzahl der Pferdekräfte des Motors und das Eigengewicht des Fahrzeugs angibt.

b) **Inbetriebnahme.**

§ 4.

(I) Wenn ein Kraftfahrzeug in Betrieb genommen werden soll, hat der Eigentümer hiervon der zuständigen Polizeibehörde seines Wohnortes eine schriftliche Anzeige zu erstatten, in welcher anzugeben sind:

1. Name, Stand und Wohnort des Eigentümers,
2. die Firma, welche das Fahrzeug hergestellt hat,
3. die Bestimmung des Fahrzeugs (Personen- oder Lastfahrzeug),
4. die Betriebsart,

5. die Anzahl der Pferdekräfte,
6. das Eigengewicht des Fahrzeugs,
7. für Lastkraftwagen das Höchstgewicht der Ladung.

(II) Der Anzeige ist das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen beizufügen, das die Richtigkeit der Angaben unter 4 bis 7 sowie ferner bestätigt, daß das Fahrzeug den nach dieser Verordnung zu stellenden Anforderungen genügt. Das Gutachten hat der Anzeigende auf seine Kosten zu beschaffen. An Stelle dieses Nachweises kann von der Landespolizeibehörde eine amtliche Prüfung auf Kosten des Anzeigenden vorgeschrieben werden.

(III) Änderungen hinsichtlich der Punkte 1, 3 und 4 sowie wesentliche Änderungen hinsichtlich der Punkte 5 bis 7 sind in gleicher Weise anzuzeigen. Eine Änderung des Wohnorts des Eigentümers ist der Polizeibehörde des neuen Wohnorts unter Vorlegung der Bescheinigung (§ 5 Abs. 2) anzuzeigen.

(IV) Die zuständige Landespolizeibehörde ist befugt, auf Antrag einer Firma, deren Sitz sich im Bezirke der Behörde befindet, nach einer auf Kosten der Firma vorgenommenen Prüfung eine Bescheinigung darüber zu erteilen, daß eine fabrikmäßig gefertigte Gattung eines Kraftfahrzeugs den nach Maßgabe dieser Verordnung zu stellenden Anforderungen genügt. Bei der Veräußerung eines Kraftfahrzeugs, das einer derart zugelassenen Gattung angehört, kann die Firma dem Abnehmer eine mit laufender Nummer versehene Ausfertigung der Bescheinigung, die auch die Richtigkeit der im Abs. 1 unter 4 bis 7 vorgeschriebenen Angaben bestätigen muß, mit der Wirkung verabfolgen, daß sie das im Abs. 2

geforderte Gutachten ersetzt. Diese Bestimmung gilt für 'alle von einer deutschen Zentral- oder Landespolizeibehörde ausgestellten Bescheinigungen über die vorschriftsmäßige Beschaffenheit einer Gattung.

c) Polizeiliche Kennzeichnung.

§ 5.

(I) Die Zulassung des Kraftfahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen ist von der Polizeibehörde abzulehnen, wenn den Vorschriften des § 4 nicht entsprochen ist.

(II) Im Falle der Zulassung hat die Polizeibehörde das Kraftfahrzeug in eine Liste nach beiliegendem Muster einzutragen. Demnächst ist das Fahrzeug mit einem polizeilichen Kennzeichen (§ 7) zu versehen. Die Angabe der Erkennungsnummer erfolgt durch die nach § 4 Abs. 1 zuständige Behörde. Der Antragsteller erhält über die Zulassung und die Eintragung des Kraftfahrzeugs und die Zuteilung des Kennzeichens eine Bescheinigung nach beiliegendem Muster 2. Die Bescheinigung ist in Urschrift oder beglaubigter Abschrift bei der Benutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen mitzuführen und den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

(III) Bei Verlegung des Wohnorts des Eigentümers in einen Bezirk, in dem die Kraftfahrzeuge mit anderen Buchstaben oder römischen Ziffern (§ 7 Abs. 1) gekennzeichnet werden, ist das Fahrzeug mit einem Kennzeichen des neuen Bezirks zu versehen und auf Grund der vorgelegten Bescheinigung eine neue auszustellen.

§ 6.

Vorbehaltlich der Vorschrift im § 29 muß jedes auf öffentlichen Wegen und Plätzen verkehrende Kraftfahrzeug das polizeiliche Kennzeichen tragen.

§ 7.

(I) Das von der Polizeibehörde zuzuteilende Kennzeichen besteht aus einem (oder mehreren) Buchstaben (oder römischen Ziffern) zur Bezeichnung des Bundesstaats (oder engeren Verwaltungsbezirks) und aus der Erkennungsnummer, unter welcher das Fahrzeug in die polizeiliche Liste (§ 5) eingetragen ist. Das Kennzeichen ist an der Vorderseite und an der Rückseite des Fahrzeugs nach außen hin an leicht sichtbarer Stelle anzubringen. Bei Krafträdern kann die Polizeibehörde aus besonderen, aus der Bauart des Fahrzeugs sich ergebenden Gründen von der Anbringung des zweiten Kennzeichens absehen und demgemäß zulassen, daß nur ein Kennzeichen an der Vorderseite oder an der Rückseite angebracht wird.

(II) Das vordere Kennzeichen ist in schwarzer Balkenschrift auf weißem, schwarzgerandetem Grunde auf die Wandung des Fahrzeugs oder auf eine rechteckige Tafel aufzumalen, die mit dem Fahrzeuge durch Schrauben, Nieten oder Nägel fest zu verbinden ist. Die Buchstaben (oder die römischen Ziffern) und die Nummer müssen in eine Reihe gestellt und durch einen wagerechten Strich voneinander getrennt werden. Die Abmessungen betragen: Randbreite mindestens 10 mm, Schrifthöhe 75 mm bei einer Strichstärke von 12 mm, Abstand zwischen den

einzelnen Zeichen und vom Rande 20 mm, Stärke des Trennungsstrichs 12 mm, Länge des Trennungsstrichs 25 mm, Höhe der Tafel ausschließlich des Randes 115 mm (Muster 3).

(III) Bei dem an der Rückseite des Fahrzeugs mittels Schrauben, Nieten oder Nägel fest anzubringenden Kennzeichen sind die Buchstaben (römischen Ziffern) und die Nummer auf einer viereckigen weißen schwarzgerandeten Tafel in schwarzer Balkenschrift auszuführen. Die Tafel kann Bestandteil einer Laterne sein (vergl. § 10). Die Buchstaben (römischen Ziffern) müssen über der Nummer stehen. Die Abmessungen betragen: Randbreite mindestens 10 mm, Schrifthöhe 100 mm bei einer Strichstärke von 15 mm, Abstand zwischen den einzelnen Zeichen und vom Rande 20 mm, Höhe der Tafel ausschließlich des Randes 260 mm (Muster 4). Bei Kraftzweirädern ist auf der Rückseite auch eine sechseckige Tafel (Muster 5) zulässig. Im Falle des § 10 Abs. 1 Satz 2 kann das hintere Kennzeichen auch auf die Wandung des Fahrzeugs aufgemalt werden.

§ 8.

Die Kennzeichen müssen mit dem Dienststempel der Polizeibehörde versehen sein.

§ 9.

Die Kennzeichen dürfen nicht zum Umklappen eingerichtet sein; sie dürfen niemals verdeckt sein und müssen stets in lesbarem Zustand erhalten werden. Der untere Rand des vorderen Kennzeichens darf nicht weniger als 20 cm, der des hinteren nicht weniger als 45 cm vom Erdboden entfernt sein.

§ 10.

(I) Während der Dunkelheit und bei starkem Nebel ist das hintere Kennzeichen durchscheinend so zu beleuchten, daß es deutlich erkennbar ist. An Stelle der durchscheinenden Beleuchtung kann die Polizeibehörde eine Beleuchtung von außen zulassen, sofern der Leuchtkörper oberhalb der Tafel angebracht ist und die Erkennbarkeit des Kennzeichens dadurch nicht beeinträchtigt wird. Die Beleuchtungsvorrichtung muß so eingerichtet sein, daß sie weder vom Sitze des Führers noch vom Innern des Wagens aus abgestellt werden kann.

(II) Bei Krafträdern kann die Polizeibehörde auf Antrag von einer Beleuchtung des Kennzeichens absehen.

§ 11.

(I) Der Verlust oder das Unbrauchbarwerden eines Kennzeichens muß der Zuteilungsstelle sofort angezeigt werden.

(II) Tritt der Verlust oder das Unbrauchbarwerden an einem Orte ein, von dem aus die Zuteilungsstelle ohne Zeitverlust nicht erreicht werden kann, so genügt die Anzeige an die nächste für die Zuteilung von Kennzeichen zuständige Behörde, die in derartigen Fällen das erneuerte Kennzeichen mit dem Dienststempel zu versehen und, daß dies geschehen, in der Bescheinigung (§ 5 Abs. 2) ersichtlich zu machen hat.

§ 12.

Die Anbringung mehrerer verschiedener Kennzeichen ist unzulässig.

§ 13.

Bei Ausstellungen von Kraftfahrzeugen können von der zuständigen Landespolizeibehörde Ausnahmen von den Vorschriften der §§ 7, 10 mit der Maßgabe zugelassen werden, daß für die an der Veranstaltung teilnehmenden Kraftfahrzeuge die Führung eines besonderen Kennzeichens vorgeschrieben wird, dessen Beschaffenheit im Einzelfalle von dieser Behörde festzusetzen ist. Soweit es sich um Kraftfahrzeuge handelt, die bereits in die polizeiliche Liste eingetragen und mit einem Kennzeichen versehen sind, muß dies Kennzeichen auch während der Ausstellung weitergeführt werden.

C. Der Führer des Kraftfahrzeugs.

a) Eigenschaften des Führers.

§ 14.

(I) Das Führen von Kraftfahrzeugen ist nur solchen Personen gestattet und darf nur solchen Personen überlassen werden, die mit den Einrichtungen und der Bedienung des Fahrzeugs völlig vertraut sind und sich hierüber durch ein von einer sachverständigen Behörde oder einer behördlich anerkannten Stelle ausgestelltes Zeugnis ausweisen können. Das Zeugnis ist der Polizeibehörde des Wohnorts des Führers zur Kenntnisnahme vorzulegen und von dieser, sofern gegen die Zuverlässigkeit und Befähigung der betreffenden Person Bedenken nicht bestehen, mit einem hierauf bezüglichen Vermerke zu versehen. Der Führer hat das Zeugnis bei sich zu führen und auf Verlangen den zuständigen Beamten vorzuzeigen.

(II) Personen unter 18 Jahren ist das Führen von Kraftfahrzeugen, insbesondere auch von Krafträdern, nicht gestattet. Ausnahmen können von der Polizeibehörde mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters zugelassen werden.

b) **Besondere Pflichten des Führers.**

§ 15.

(I) Der Führer ist dafür verantwortlich, daß das Kraftfahrzeug mit den nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Vermerken und polizeilichen Kennzeichen versehen ist, daß es in vorgeschriebener Weise beleuchtet ist, sowie dafür, daß bei der Benutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen die durch § 5 Abs. 2 vorgeschriebene Bescheinigung mitgeführt wird.

(II) Der Führer ist verpflichtet, sich vor der Fahrt davon zu überzeugen, daß das Fahrzeug in ordnungsmäßigem Zustand ist und daß seine maschinellen sowie die im § 3 vorgeschriebenen Einrichtungen gut wirken.

§ 16.

(I) Der Führer ist zu besonderer Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeugs verpflichtet. Er darf von dem Fahrzeuge nicht absteigen, solange es in Bewegung ist, und darf sich von ihm nicht entfernen, solange der Motor angetrieben ist; auch muß er, falls er sich von dem Fahrzeug entfernen will, die nötigen Vorkehrungen treffen, daß kein Unbefugter den Motor antreiben kann.

(II) Auf den Haltruf oder das Haltzeichen eines als solcher kenntlichen Polizeibeamten hat der Führer

sofort anzuhalten. Zur Kenntlichmachung eines Polizeibeamten ist auch das Tragen einer Dienstmütze ausreichend.

§ 17.

(I) Die Fahrgeschwindigkeit ist jederzeit so einzurichten, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden.

(II) Jedenfalls darf innerhalb geschlossener Ortsteile die Fahrgeschwindigkeit das Zeitmaß eines im gestreckten Trabe befindlichen Pferdes — etwa 15 km in der Stunde — nicht überschreiten. Außerhalb geschlossener Ortsteile darf sie, wenn übersichtliche Wege befahren werden, insoweit erhöht werden, als der Führer in der Lage bleibt, unter allen Umständen seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten.

(III) Auf unübersichtlichen Wegen, insbesondere nach Eintritt der Dunkelheit oder bei starkem Nebel, beim Einbiegen aus einer Straße in die andere, bei Straßenkreuzungen, bei scharfen Straßenkrümmungen, bei der Ausfahrt aus Grundstücken, die an öffentlichen Wegen liegen und bei der Einfahrt in solche Grundstücke, bei der Annäherung an Eisenbahnübergänge in Schienenhöhe, ferner beim Passieren enger Brücken und Tore sowie schmaler oder abschüssiger Wege, sowie da, wo die Wirksamkeit der Bremsen durch die Schlüpfrigkeit des Weges in Frage gestellt ist, endlich überall da, wo ein lebhafter Verkehr stattfindet, muß langsam und so vorsichtig gefahren werden, daß das Fahrzeug nötigenfalls sofort und jedenfalls auf eine Wegstrecke von höchstens 5 m zum Halten gebracht werden kann.

§ 18.

(I) Der Führer hat entgegenkommende, zu überholende, in der Fahrtrichtung stehende oder die Fahrtrichtung kreuzende Menschen sowie die Führer von Fuhrwerken, Reiter, Radfahrer, Viehtreiber usw. durch deutlich hörbares Warnungszeichen rechtzeitig auf das Nahen des Kraftfahrzeugs aufmerksam zu machen.

(II) Auch an unübersichtlichen Stellen (§ 17 Abs. 3) ist Warnungszeichen zu geben.

(III) Das Abgeben von Warnungszeichen ist sofort einzustellen, wenn Pferde oder andere Tiere dadurch unruhig oder scheu werden.

(IV) Warnungszeichen dürfen nur mit der eintonigen Huppe (§ 3 Abs. 1 Ziffer 4) abgegeben werden.

(V) Das Abgeben langgezogener Huppensignale, die Ähnlichkeit mit Feuersignalen haben, ist nicht statthaft.

(VI) Merkt der Führer, daß ein Pferd oder ein anderes Tier vor dem Kraftfahrzeuge scheut, oder daß sonst durch das Vorbeifahren mit dem Kraftfahrzeuge Menschen oder Tiere in Gefahr gebracht werden, so hat er langsam zu fahren sowie erforderlichenfalls anzuhalten und den Motor außer Tätigkeit zu setzen.

(VII) Im Falle eines Zusammenstoßes des Kraftfahrzeugs mit Personen oder Sachen hat der Führer sofort zu halten und die nach den Umständen des Falles gebotene Hilfe zu leisten.

§ 19.

(I) Beim Einbiegen in eine andere Straße ist nach rechts in kurzer Wendung, nach links in weitem Bogen zu fahren.

(II) Der Führer hat entgegenkommenden Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Viehtransporten oder dergleichen rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen oder, falls dies die Umstände oder die Örtlichkeit nicht gestatten, so lange anzuhalten, bis die Bahn frei ist. Ebenso hat er anzuhalten beim Zusammentreffen mit marschierenden Militärabteilungen, öffentlichen Aufzügen, Leichenbegängnissen oder dergleichen.

(III) Das Vorbeifahren an eingeholten Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Viehtransporten oder dergleichen hat auf der linken Seite zu erfolgen.

D. Die Benutzung öffentlicher Wege und Plätze.

§ 20.

Das Fahren mit Kraftfahrzeugen ist nur auf Fahrwegen gestattet. Auf Radfahrwegen und auf Fußwegen, die für Fahrräder freigegeben sind, ist der Verkehr mit Krafträdern nur mit besonderer polizeilicher Genehmigung zulässig.

§ 21.

(I) Durch allgemeine polizeiliche Vorschriften oder durch besondere, für einzelne Fälle getroffene polizeiliche Anordnungen kann, soweit der Zustand der Wege oder die Eigenart des Verkehrs es erfordert, der Verkehr von Kraftfahrzeugen auf bestimmten Wegen, Plätzen und Brücken verboten oder beschränkt, insbesondere die zulässige Fahrgeschwindigkeit auf ein bestimmtes Maß herabgesetzt werden.

(II) Allgemeine Vorschriften dieser Art sind an den betreffenden Stellen durch öffentlichen Anschlag auf zu diesem Zweck kenntlich gemachten Tafeln zur Kenntnis zu bringen.

§ 22.

(I) Das Wettfahren und die Veranstaltung von Wettfahrten auf öffentlichen Wegen und Plätzen sind verboten. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Landeszentralbehörde oder der von dieser zu bestimmenden höheren Verwaltungsbehörde, welche im einzelnen Falle die besonderen Bedingungen festsetzt.

(II) Für Zuverlässigkeitsfahrten ist die Genehmigung der zuständigen Behörde erforderlich.

§ 23.

Das Mitführen von Anhängewagen ist nur auf Grund polizeilicher Erlaubnis zulässig. Der Erlaubnisschein ist bei der Fahrt mitzuführen und den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen. Auf den Transport schadhaft gewordener Fahrzeuge findet diese Vorschrift keine Anwendung.

E. Verkehr über die Reichsgrenze und im Zollgrenzbezirke.

§ 24.

(I) Für die Zulassung und Kennzeichnung der zu vorübergehendem Aufenthalt in das Gebiet des Deutschen Reichs aus dem Auslande gelangenden außerdeutschen Kraftfahrzeuge und für die Zulassung der Führer solcher Fahrzeuge gelten folgende besondere Bestimmungen:

a) Die Vorschriften über die Anmeldung und über die Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen in den §§ 4, 5 finden auf die außerdeutschen Kraftfahrzeuge keine Anwendung, sofern der Führer des Kraftfahrzeugs durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörde des Auslandes nachweisen kann, daß das Fahrzeug den an dem betreffenden Orte gültigen polizeilichen Vorschriften entspricht; Bescheinigungen dieser Art müssen den Namen, Stand und Wohnort des Eigentümers, die Firma, die das Fahrzeug hergestellt hat, seine Betriebsart, die Anzahl der Pferdekräfte, das Eigengewicht des Fahrzeugs und bei Lastkraftwagen das Höchstgewicht der Ladung angeben und mit dem Anerkennungsvermerk einer deutschen Behörde versehen sein.

b) Die außerdeutschen Kraftfahrzeuge müssen an Stelle der durch §§ 7, 10 vorgeschriebenen polizeilichen Kennzeichen ein besonderes länglichrundes Kennzeichen (Muster 6) führen, das zugleich mit der Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens (Muster 7) nach Maßgabe der besonderen hierüber ergehenden Anordnungen auf den Grenzzollämtern ausgegeben wird und beim Verlassen des Deutschen Reichs nebst Bescheinigung wieder abzuliefern ist. Das Kennzeichen ist an der Rückseite des Fahrzeugs nach außen hin an leicht sichtbarer Stelle fest anzubringen und bei Kraftwagen während der Dunkelheit und bei starkem Nebel so zu beleuchten, daß es deutlich erkennbar ist; die Beleuchtungs-

vorrichtung darf das Kennzeichen nicht verdecken. Etwa vorhandene ausländische Kennzeichen sind zu entfernen oder zu überdecken.

Die für das Kennzeichen zu entrichtende Gebühr beträgt

für Kraftwagen . . . . . . 6 ℳ,
„ Krafträder . . . . 3 „ .

Wird die Tätigkeit der Amtsstelle außerhalb der Geschäftszeit, d. h. in den Monaten Oktober bis Februar vor 7½ Uhr vormittags und nach 5½ Uhr nachmittags, in den übrigen Monaten vor 7 Uhr vormittags und nach 8 Uhr nachmittags, in Anspruch genommen, so erhöht sich die Gebühr

für Kraftwagen auf . . . 10 ℳ,
„ Krafträder „ . . . 5 „ .

Beim Ausgang eines außerdeutschen Kraftfahrzeugs aus dem Reichsgebiet ist das Kennzeichen mit der über seine Zuteilung ausgestellten Bescheinigung der nächsten zur Ausgabe von Kennzeichen befugten Amtsstelle behufs Rücksendung an die Eingangsamtsstelle zu übergeben. Erfolgt infolge dauernden Verbleibs im Inlande später die Zulassung des Fahrzeugs gemäß § 5, so hat die Rücksendung durch Vermittlung der die Zulassung aussprechenden Polizeibehörde zu geschehen.

c) Die durch § 14 Abs. 1 für die Führer von Kraftfahrzeugen vorgeschriebenen Zeugnisse können für die Führer außerdeutscher Kraftfahrzeuge durch entsprechende ausländische Zeugnisse ersetzt werden, sofern diese von einer deutschen

Behörde mit einem Anerkennungsvermerk versehen sind.

(II) Als „deutsche Behörde“, deren Anerkennungsvermerk nach Abs. 1 unter a und c die ausländischen Bescheinigungen und Zeugnisse tragen müssen, gilt der zuständige deutsche Konsul. Sind die Schriftstücke nicht in deutscher Sprache abgefaßt, so muß ihr Inhalt aus dem Anerkennungsvermerk ersichtlich sein.

(III) Die zuständige Landespolizeibehörde kann von dem im vorstehenden unter a geforderten Anerkennungsvermerk einer deutschen Behörde für die Bescheinigungen bestimmter Behörden des benachbarten Auslandes absehen lassen.

(IV) Den Eigentümern außerdeutscher Kraftfahrzeuge kann von der zuständigen Landespolizeibehörde auf Antrag gestattet werden, das deutsche Kennzeichen zu führen. Die betreffenden Kraftfahrzeuge sind in diesem Falle in polizeilicher Beziehung als deutsche anzusehen und unterliegen demgemäß den Vorschriften der §§ 4, 5, 7, 10. Die zuständige Landespolizeibehörde bezeichnet die Polizeibehörde, welche die Eintragung des Kraftfahrzeugs in die Liste zu bewirken und die Erkennungsnummer zuzuteilen hat.

§ 25.

Im Zollgrenzbezirke haben die Beamten der Grenzzollverwaltung hinsichtlich der Kraftfahrzeuge die gleichen Befugnisse wie die Polizeibeamten.

F. Untersagung des Betriebs.

§ 26.

(I) Die Polizeibehörde kann jederzeit auf Kosten des Eigentümers eine Untersuchung darüber anstellen,

ob ein Kraftfahrzeug den nach Maßgabe dieser Verordnung zu stellenden Anforderungen entspricht.

(II) Kraftfahrzeuge, welche diesen Anforderungen nicht genügen, können durch die Polizeibehörde vom Befahren der öffentlichen Wege und Plätze ausgeschlossen werden.

§ 27.

Ungeeigneten Personen, insbesondere solchen, welche die den Führern von Kraftfahrzeugen obliegenden Verpflichtungen verletzt haben, kann das Führen von Kraftfahrzeugen dauernd oder für bestimmte Zeit polizeilich untersagt werden. Sie haben alsdann das ausgestellte Zeugnis (§ 14 Abs. 1) der Polizeibehörde abzuliefern. Handelt es sich um ausländische Zeugnisse (§ 24 Abs. 1 unter c), so ist die Polizeibehörde befugt, den Anerkennungsvermerk zu löschen.

G. Strafbestimmungen.

§ 28.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden in Gemäßheit des § 366 Nr. 10 des Reichsstrafgesetzbuchs mit Geldstrafe bis zu 60 ℳ oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

H. Ausnahmen.

§ 29.

(I) Von der Verpflichtung zur Führung des Kennzeichens sind befreit:

a) Kraftfahrzeuge, die nur in Schleppzügen für den Frachtverkehr Verwendung finden,

b) Kraftfahrzeuge der Feuerwehr,

c) Kraftwagen, die im öffentlichen Fuhrverkehre Verwendung finden und für die Sondervor-

schriften hinsichtlich ihrer Kennzeichen bestehen (Droschken, Omnibusse usw.).

(II) Auf Antrag können durch die Polizeibehörde von der Verpflichtung zur Führung des Kennzeichens entbunden werden:

a) leichte, nur für den Stadtverkehr bestimmte Personenkraftfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn von nicht mehr als 15 km in der Stunde,

b) Geschäftswagen, die in deutlich erkennbarer Form mit der Firma des Geschäfts versehen sind. Insoweit mehrere Kraftfahrzeuge zu einem Geschäftsbetriebe gehören, müssen sie indessen mit besonderer laufender Erkennungsnummer versehen sein, die den Anforderungen in den §§ 7, 10 zu entsprechen hat.

(III) Auf die Kraftfahrzeuge der Militärverwaltung und auf die Führer dieser Kraftfahrzeuge finden die Vorschriften im § 14 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2, § 18 Abs. 4, §§ 23, 26 27 keine Anwendung. Krafträder der Militärverwaltung sind von der Verpflichtung zur Beleuchtung des Kennzeichens (§ 10) befreit.

(IV) Die Kraftfahrzeuge der Feuerwehren sind von den Bestimmungen der § 3 Abs. 1 Ziffer 4, §§ 17, 19, 23 ausgenommen.

J. Schlußbestimmungen.

§ 30.

Diese Vorschriften treten am 1. Oktober 1906 in Kraft.

Kommentar.

Grundzüge,

betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen,

vom 3. Mai 1906.

Der Bundesrat hat beschlossen, die verbündeten Regierungen zu ersuchen, in ihren Gebieten den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach Maßgabe der nachstehend abgedruckten Grundzüge zu regeln.

Einleitung.

I. Geschichtliches.

1) Das erste Land, welches eine gesetzliche Regelung des Automobilverkehrs in die Hand nahm, war England.*) Der Grund lag nicht etwa in dem Umfang des Verkehrs — dieser war im Gegenteil sehr gering — als vielmehr in der Notwendigkeit der Aufhebung einer Rechtskuriosität. Die Polizeibehörden hatten nämlich bei dem Auftreten der ersten Automobile die alten Vorschriften über Straßenlokomotiven (locomotives on highways), die in England zahlreich in Gebrauch sind, auf das neue Verkehrsmittel angewendet und infolgedessen verlangt, daß jedem Kraftfahrzeug ein Fußgänger mit einer roten Fahne vorausging. Diesem Zustand machte die Locomotives on Highways Act von 1896 ein Ende. Sie schuf den Begriff der Leichtlokomotiven, light locomotives (s. u. § 1 IVg), und gab Bestimmungen insbesondere über Beleuchtung, Signalinstrument, Feuersicherheit und Geschwindigkeit (14 englische Meilen in der Stunde). Dieses Gesetz wurde später beseitigt

*) Vgl. Stella Bloch, AW. 1906 Nr. 15.

durch die Motor Car Act von 1903, welche in vielen Punkten, so insbesondere in den Vorschriften über die Disqualifikation des Lenkers (s. u. § 27), über die Voraussetzungen der Strafverfolgung (s. u. § 17) und über die Wegetafeln (s. u. § 21) von den kontinentalen Verordnungen, einschließlich der deutschen Grundzüge, bisher nicht übertroffen worden ist.

2) Auf dem europäischen Festlande ging Frankreich, welches den bedeutendsten Automobilverkehr hatte, als erstes von allen Ländern im Jahre 1899 an den Erlaß einer ausführlichen einheitlichen Verkehrsordnung, welche nicht bloß für die romanischen Länder, sondern auch für Deutschland vorbildlich geworden ist, insbesondere durch die Bestimmungen über Fahrzeug- und Fahrerprüfung, Beschaffenheit der Fahrzeuge, Typen, Anhänger und anderes. Ein späteres Dekret von 1901 führte zum ersten Male Erkennungsnummern ein, jedoch nur für Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km.

3) In Deutschland wurden anfangs nur einige ortspolizeiliche Verordnungen erlassen (z. B. Köln 1900), ja es kam sogar vor, daß ein Polizeipräsident die Form einer besonderen, jedem Automobilbesitzer zugestellten polizeilichen Verfügung wählte.*) Die ersten allgemeinen Verordnungen ergingen 1900 in Sachsen-Weimar und Koburg-Gotha. In Preußen erfolgte die einheitliche Regelung auf Grund der Ministerialerlasse vom 15. Dezember 1900 und 8. Mai 1901 (s. Handwörterbuch der Preußischen Verwaltung unter „Kraftfahrzeuge"). Nachdem auf die Umfrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten (1900) die Notwendigkeit des Erlasses allgemeiner Vorschriften für die ganze Monarchie verneint, das Bedürfnis für besondere Automobilverordnungen in möglichst großen Bezirken dagegen bejaht worden war, ergingen 1901—1903 inhaltlich ziemlich übereinstimmende Oberpräsidialverordnungen für die einzelnen Provinzen (jedoch im Landespolizeibezirk Berlin vom Polizeipräsidenten, in Pommern von den 3 Regierungspräsidenten). Auch die meisten übrigen deutschen Staaten erließen solche Verordnungen; die letzte Verordnung vor Erlaß der Grundzüge erging in S.-Altenburg (5. Mai 1905).

*) S. Ztschr. 1901, 72 f.

Ohne Verordnungen waren bis zum Erlaß der Grundzüge in Preußen der Regierungsbezirk Sigmaringen, im übrigen Deutschland Lippe-Detmold, die beiden Reuß und die beiden Schwarzburg.

4) Noch im Jahre 1900 haben anläßlich der oben erwähnten Umfrage des preußischen Arbeitsministers anscheinend nur die Behörden von Schleswig-Holstein eine gesetzliche Regelung für ganz Preußen für erforderlich erklärt. Bereits im nächsten Jahre aber erklärte die bayrische Regierung ein Reichsgesetz für wünschenswert. Auf Anregung des Kartells deutscher und österreichischer Rad- und Motorfahrerverbände, welches einen Entwurf einheitlicher deutscher Vorschriften dem Reichsamt des Innern unterbreitete, setzte sich der Staatssekretär Graf Posadowski, wie er in der Reichstagssitzung vom 18. Februar 1903 eröffnete, mit den übrigen deutschen Regierungen zwecks Festsetzung einheitlicher Grundzüge für den Automobilverkehr in Verbindung. Das Ergebnis der Beratungen sind die vorliegenden „Grundzüge".

5) *Die Notwendigkeit einheitlicher Automobilgesetze ist auch im Auslande längst erkannt worden, wie das unten (S. 29) aufgestellte Verzeichnis lehrt. Von Bundesstaaten hat Nordamerika nur einzelstaatliche Gesetze, während die Schweizer Kantone, „von der Notwendigkeit überzeugt, den Motorwagen- und Fahrradverkehr in der Schweiz einheitlichen Bestimmungen zu unterwerfen", ein Konkordat eingegangen sind, das in allen Kantonen außer Uri und Graubünden in Kraft getreten ist.*)*

6) *Darüber hinaus haben sich sogar schon Bestrebungen nach internationaler Regelung geltend gemacht. Zur Zeit der Weltausstellung 1900 fand in Paris unter dem Präsidium von Michel-Lévy, Mitglied des Instituts, und Forestier, Generalinspektor der Brücken und Chausseen, ein internationaler Automobilkongreß statt, der sich indes wesentlich mit technischen Fragen beschäftigte.**) Der französische Automobilklub hatte angefangen Material zu sammeln, um daraus eine gleichmäßige Verordnung herzustellen, die durch Vermittelung des fran-*

---

*) Über die Schwierigkeiten des Zustandekommens dieses Konkordats und über die Notwendigkeit seiner Fortbildung s. Rede des Schweizer Bds.-Präs. Forrer vom 28. April 1906 (AW. 1906 Nr. 30).

**) Vgl. AW. 1904, 825.

zösischen auswärtigen Amtes an alle Regierungen übersendet werden sollte (Ztsch. 1902, 93), jedoch ohne Ergebnis. In jüngster Zeit hat insbesondere der Schweizer Bundespräsident auf die Notwendigkeit internationaler Regelung hingewiesen.) Vorbesprechungen darüber haben im Juni 1907 auf deutschem Boden zwischen den Vertretern in- und ausländischer Klubs stattgefunden.*

II. Allgemeiner Charakter der Grundzüge.

1) Die Grundzüge sind vom Bundesrat beschlossen am 3. Mai 1906 (das Datum ergibt sich z. B. aus den Verordnungen von Lippe, S.-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt) und publiziert im Reichsanzeiger vom 28. Mai 1906.

Eine Zuständigkeit des Bundesrats selbst zur Regelung der Materie war weder durch Artikel 7[2] der Reichsverfassung noch durch besondere reichsgesetzliche Delegation gegeben (s. Laband Staatsrecht [4] I 234, II 89. 193). Die Grundzüge sind daher keine Bundesratsverordnung, sondern nur ein Ersuchen an die verbündeten Regierungen, in ihren Gebieten den Automobilverkehr einheitlich zu regeln. Die Grundzüge schaffen also (ähnlich dem H. G. B. und der Wechselordnung vor Gründung des Reichs) nicht formell, sondern nur materiell gemeines Recht. Auf Grund der Grundzüge sind in ganz Deutschland im wesentlichen übereinstimmende Bestimmungen erlassen worden. Zum Teil geschah dies in der Weise, daß zu einer einleitenden Verordnung die Grundzüge wörtlich als Anlage beigefügt wurden **(Anhalt, Reuß ä. L., S.-Meiningen)**; zum Teil ergingen besondere Verordnungen, aber unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die zwischen den Bundesregierungen getroffene Vereinbarung **(Bayern, Hessen, Lippe, Reuß j. L., Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Württemberg).**

2) Daß die einzelnen Landes- und Provinzial-Verordnungen ein materiell-gemeines deutsches Automobilpolizeirecht voraussetzen, lehrt schon der Wortlaut, der an einzelnen Stellen zu dem beschränkten Wirkungskreis der betreffenden Verordnung gar nicht paßt: z. B. **Bremen** § 22: „Genehmigung der zuständigen Behörden aller von ihnen berührten Bezirke, im bremischen Staat diejenige der Polizei-

*) Vgl. S. 23 Anm. *.

behörde“; **Schwarzburg-Rudolstadt** § 14: „der Polizeibehörde ..., im Fürstentum dem Landratsamt“; **Württemberg** eod.: „in Württemberg dem Oberamt“. Ferner § 24, welcher Bestimmungen trifft über die „in das Gebiet des deutschen Reichs aus dem Ausland gelangenden außerdeutschen Kraftfahrzeuge“, obwohl jede Verordnung doch nur über die in ihr Gebiet gelangenden Fahrzeuge verfügen kann, und obwohl die Geltungsgebiete einzelner Verordnungen (z. B. **Berlin**) überhaupt gar nicht an die Reichsgrenze anstoßen. Ferner § 24 a. E.: „in polizeilicher Beziehung als deutsche“. Endlich §§ 6, 7, in denen ebenfalls eine allgemeine gegenseitige Anerkennung aller deutschen Kennzeichen stillschweigend vorausgesetzt wird. — Auch gehört hierher die (an sich ungewöhnliche und kaum zulässige) Zuweisung gewisser Rechtshandlungen an die Landeszentralbehörde durch die preußischen Provinzial-VV. (z. B. § 22).

Die Folge dieser Grundidee der Grundzüge ist insbesondere, daß die Prüfung und Zulassung der Fahrzeuge und Führer sowie die Kennzeichnung der Fahrzeuge in einem Bezirk Wirkung für das ganze Reich hat, auch wenn einzelne Verordnungen dies nicht ausdrücklich aussprechen (s. u. § 6 Anm. 5).

3) Völlig stimmen die Landesverordnungen naturgemäß nicht überein. Insbesondere ist dem Landesrecht überlassen: die Bezeichnung der zuständigen Polizeibehörden, die Wahl des Kennzeichens und die Verteilung der Nummern, die Regelung der Gebühren (außer denjenigen des § 24), die etwaige Konzessionierung der dem öffentlichen Transportgewerbe dienenden Fahrzeuge, die Wegesperrungen und -Beschränkungen.

Ferner haben bezüglich des Zeitpunktes des Inkrafttretens der Grundzüge einzelne Verordnungen Abweichendes bestimmt. Auch stimmen die Kennzeichen von **S.-Koburg-Gotha** und **Oldenburg** nicht ganz mit denjenigen überein, welche der den Grundzügen beigegebene Plan vorgesehen hatte. Andere unerhebliche Abweichungen finden sich zerstreut und werden an den betreffenden Stellen erwähnt werden. Auch die amtlichen Erläuterungen zu den Grundzügen sind nicht überall übereinstimmend publiziert worden.

4) Selbstverständlich sind die einzelnen Staaten in der Änderung und Ergänzung ihrer Verordnungen

völlig frei (**Schwarzburg-Sondershausen** spricht dies ausdrücklich aus). Doch setzt die Vereinbarung unter den verbündeten Regierungen voraus, daß Änderungen der Grundzüge ohne Not einzelstaatlich nicht vorgenommen werden.

5) **Inhaltlich** schließen sich die Grundzüge an die früheren preußischen Verordnungen an.*) **Neu** sind namentlich die Bestimmungen über Krafträder mit Seitensitz, Radkränze, Rückwärtshemmung, eintonige Huppe, übermäßige Scheinwerfer, Rückwärtsgang, allgemeine Kennzeichenpflicht, vorderes Kennzeichen, Ausstellungskennzeichen, Generalklausel über diligentia des Führers, Anschlagspflicht bei Straßensperrungen, Besonderheiten für ausländische Fahrzeuge und Führer, Privilegien für gewisse Fahrzeuge.

III. Die amtlichen Erläuterungen.

Gleichzeitig mit den Grundzügen hat der Bundesrat amtliche Erläuterungen dazu erlassen. Die Publikation ist jedoch nicht im Reichsanzeiger, sondern lediglich in den Einzelstaaten erfolgt. Daß sie vom Bundesrat erlassen sind, ergibt sich aus dem übereinstimmenden Inhalt, wird auch von S.-Meiningen ausdrücklich ausgesprochen.

Genannt werden sie entweder: „Erläuterungen zu den Grundzügen" **(Schlesien)**, oder bloß „Erläuterungen", oder „Ausführungsbestimmungen", oder „Ausführungsbestimmungen und Erläuterungen" **(Scheswig-Holstein).**

Verbindliche Kraft als Verordnungen haben die Erläuterungen nicht, stellen vielmehr nur Dienstanweisungen an die untergeordneten Polizeibehörden dar (**Hessen** wählt direkt die Form der Anrede an die Kreisämter; vgl. **S.-Meiningen**: „Bei der Durchführung" usw.). Sie sind infolgedessen auch ohne die sonst erforderliche Zustimmung anderer Behörden (s.u. S.33) einfach als Bekanntmachungen der Landespolizeibehörde ergangen. Rechtsnormen sind sie nicht (vgl. KGJ. 22. C. 3. No. 1).

Von allen deutschen Ausf.-VV. ist die von Schleswig-Holstein die ausführlichste und beste (besondere Listen der Landräte und Reg.-Präs., freigewordene Erk.-Nummern, Domizilwechsel, Einziehung von Kennzeichen, zu § 5; Wegesperrungen, Tafeln, Radbreite, Raddruck, zu § 21; Anhänger, zu § 23).

*) Im folgenden ist bei jedem § auf den entsprechenden § der früheren preuß. V. hingewiesen.

IV. Aufzählung der preußischen Automobilverordnungen.

Geltungsbezirk	Datum	Nummer des Amtsblatts des Haupt-Reg.-Bez.	Erläuterungen (Ausf. Best.)	Sonstige Ergänzungen	Bemerkungen
1. **Berlin** Landespol.-Bez. (s. S. 35)	29. 9. 06 (in Kraft 13. 10. 06)*)	40	5. 10. 06 Nr. 41	16. 11. 01 Nr. 48 Straßen-O. § 18 a (Huppenverbot f. and. Fuhrw.)	
2. **Brandenburg**	26. 9. 06	40 Sonderausg. v. 29. 9. 06	3. 10. 06 Nr. 40	22. 11. 01 Nr. 48 (Sachverst.)	
3. **Hannover**	1. 9. 06	38 Beil.		1. 9. 06 Nr. 38 (Kennzeichen)	
4. **Hessen-Nassau**	6. 9 06		18. 9. 06		
5. **Ostpreußen**	24. 8. 06	36	29. 8. 06 Nr. 36	2. 10. 06 Nr. 41 (Nummerverteilung, Sachv., Gebühren)	Oktroyiert (vor Einholung der Zust. d. Prov.-Rats)
6. **Pommern**	15. 9. 06	39 Beil.	15. 9. 06 Nr. 39 Beil.	6. 1. 03 Stettin Nr. 3; 21. 11. 03 Stralsd. Nr. 48	(Huppenverbot f. andere Fuhrw.)
7. **Posen**	22. 9. 06	S. 529	24. 9. 06 (nur Muster u. Plan für die Kennz.)	30. 9. 01 Nr. 41 (Huppenverbot f. and. Fuhrw.)	
8. **Rheinprovinz**	1. 9. 06	37			
9. **Sachsen**	30. 8. 06	37		a) 30. 8. 06 Nr. 37 (Huppenverb.) f. and. Fuhrw. b) 12. 9. 06 Nr. 37 (Kennz. Formular)	
10. **Schlesien**	4. 9. 06	38	Nr. 38		
11. **Schleswig-Holstein**	22. 9. 06	41	3. 11. 06 Nr. 49 (ausführl. u. beste aller deutschen Ausf.-VV!) s. S. 26		Oktroyiert (vor Einholung der Zust. d. Prov.-Rats). Ungültig n. d. Rechtspr. d. KG. (21 B 54 Nr. 15, C 3 Nr. 1, 23 C 3 Nr. 1), weil in d. Publ.-Formel nicht ausgesprochen, daß der Fall keinen Aufschub zuläßt (s. Isaac, Allg. A. Ztg. 1907, II 65)
12. **Sigmaringen** (Reg.-Bez.)	14. 12. 06 (in Kraft 29. 12. 06)	51			Zu § 26 fehlt die Bezeichnung: „§ 26“
13. **Westfalen**	7. 9. 06		16. 9. 06 eod.		
14. **Westpreußen**	13. 9. 06	39 Beil.	Ebenda	13. 9. 06 ebenda (Huppenverbot f. and. Fuhrw.)	

*) Wo nichts anderes bemerkt, ist die V. am 1. Oktober 1906 in Kraft getreten.

V. Aufzählung der übrigen deutschen Automobilverordnungen.

Geltungsbezirk	Datum	Nr. des Publikat.-Organs	Erläuterungen (Ausf.-Best.)	Ergänzende Bestimmungen
1. **Anhalt**	22. 9. 06	GS. 1246		1) PolVG. 1. 7. 64 Nr. 31 2) V. 13. 11. 73 Nr. 323
2. **Baden**	20. 9. 06	G.- u.VBl. 37		1) 12. 10. 06 Nr. 42 (Gebühren der Sachv.) 2) Straßengesetz § 34
3. **Bayern**	17. 9. 06	G.- u.VBl. 60	Bktm. v. 17. 10. 06 Nr. 60	PolStGB. Art. 2 Z. 6
4. **Braunschweig**	Gesetz v. 3. 9. 06	G.- u. VS. 63		
5. **Bremen**	27.7./4.8.06	GBl. 31	Ausf.-B. ebenda	
6. **Elsaß-Lothringen**	2. 9. 06	GBl. 13	Ausf.-B. 20. 9. 06 Zentral- u. Bez.-Amtsblatt 38	a) Ges. 16./24. 8. 1790, Ges. 30. 5. 51, Dekret 22. 12. 1789 b) 24. 9. 06 Z.- u. BABl. 39 } 26. 9. 06 " " 40 } Aufheb. d. alten VV. 3. 10. 06 " " 41 } c) 16. 10. 06 " " 42 } 30. 10. 06 " " 44 } Gebühren 31. 10. 06 " " 45 } — 25. 11. 06 " " 48 } 16. 1. 07 " " 4 } Sachverst. 21. 1. 07 " " 5 }
7. **Hamburg**	15. 9. 06			
8. **Hessen**	24. 9. 06	RegBl. 21	Ausf.-B. Amtsblatt 23	1. 10. 06 (Sachv.-Gebühren)
9. **Lippe**	23. 6. 06	GS. 15		25. 6. 06 Nr. 15 (Huppenverbot f. and. Fahrz.)
10. **Lübeck**	12./18. 9. 06	G.- u. VBl. 32		12./18. 9. 06 Nr. 32 (Huppenverbot)
11. **Mecklenburg-Schwerin**	26. 9. 06	RegBl. 34		1) Bktm. 29. 9. 06 Nr. 36 (Formular) 2) GebO. 24. 11. 06 Nr. 37 3) Bktm. 13. 12. 06 Nr. 48 (Sachv.)
12. **Mecklenburg-Strelitz**	26. 9. 06	Off. Anz. 44		Bktm. 29. 9. 06 Nr. 45 (Form.)
13. **Oldenburg**	24. 8. 06	GBl. 86		1) Abänd. d. FahrradO. 24. 8. 06 Nr. 86 2) Ausf. d. WegeO. (Huppenverbot) 24. 8. 06 Nr. 86 3) G. 5. 12. 68 Art. 9 § 6
14. **Reuß ä. L.**	27. 8. 06	GS. 10	Ausf.-B. 15. 9. 06 Nr. 11	1) V. 28. 11. 06 Nr. 12 (Gebühren) 2) Bktm. 26. 11. 06 Nr. 18 (K.A.C.)
15. **Reuß j. L.**	1. 9. 06	GS. 693		

Geltungsbezirk	Datum	Nr. des Publikat.-Organs	Erläuterungen (Ausf.-Best.)	Ergänzende Bestimmungen
16. **Sachsen** *)	10. 9. 06	G.- u.VBl. 15	Erläut. ebenda	1) Dienstanw. 29. 9. 06 2) Ges. 30. 4. 06 Nr. 8 (Gebühren) u. V. v. 26. 1. 07 Nr. 3 3) WegeV. 9. 7. 72 4) Dresden: Bktm. 1. 12. 01; 14. 7. 05; 10. 2. 04 **) 5) Ges. 2. 7. 72 (S. 329) § 2
17. **Sachsen-Altenburg**	11. 8. 06	GS. IX		WegePolO. 8. 9. 05 Nr. V
18. **Sachsen-Koburg-Gotha**	15. 9. 06	GS. 28		1) V. 15. 9. 06 GS. 29 (Huppe u. a.) 2) Ges. 11. 6. 58 § 34
19. **Sachsen-Meiningen**	22. 6. 06	Sammlung der Ausschreib. 68	Erläut. ebenda	V. 3. 12. 03 u. 31. 8. 05 (Nr. 91 u. 44), Wegepol.
20. **Sachsen-Weimar**	5. 9. 06	RegBl. 28	Erläut.	1) V. 19. 9. 06 Nr. 30, Wegepol. 2) Ges. 7. 1. 54 S. 17
21. **Schaumburg-Lippe**	18. 9. 06	LdsVV. 30		PolVG. 22. 5. 82
22. **Schwarzburg-Rudolstadt**	21. 9. 06	GS. 18	Erläut. 21. 9. 06 ebenda	PV. 21. 9. 06 ebenda (Huppenverbot u. a.)
23. **Schw.-Sondershausen**	28. 12. 06	GS. 24	Ausf.-V. 28. 12. 06 ebenda	1) WegePolO. 27. 12. 06 Nr. 24 2) Ges. 14. 12. 06 (Wege)
24. **Waldeck**	19. 9. 06	RegBl. 13		Ges. 13. 1. 75 RegBl. S. 9
25. **Württemberg**	13. 7. 06	RegBl. 23		1) V. 13. 7. 06 (Huppenverbot) ebenda 2) Ldspol. Strafgesetz

VI. Aufzählung der wichtigsten ausländischen Automobilverordnungen.

1. **Belgien** ***). Règlement général du 4 août 1899 sur la police du roulage et de la circulation.

*) Hierzu vgl. Vollmer, Die im Kgr. Sachsen gültigen Bestimmungen für Kraftfahrzeuge. Leipzig 1907.

**) Eine neue Dresdener V. erschien während des Druckes (AW. 1907 Nr. 82).

***) Belgiens Aut.-Export s. MW. 1905, 702. Haftpflichtentwurf, Senatssitzungen v. 26. Dezember 1905 und 13. November 1906.

2. **Dänemark.***) a) Gesetz vom 30. März 1906.
b) Bktm. d. Justizmin. v. 26. Mai 1906.
c) „ d. Arbeitsmin. v. 18. April 1905 (Taxen).

3. **Frankreich.****) a) Dekret d. Präs. Loubet v. 10. März 1899.
b) Circul. d. Arbeitsmin. hierzu v. 10. April 1899.
c) Dekret d. Präs. Loubet v. 10. September 1901 (Rückwärtsgang, Ordnungsnummer, Wettfahrten).
d) Erlaß d. Arbeitsmin. hierzu v. 11. September 1901 (Nummerplatte).
e) Circulaire desselben v. 11. September 1901.
f) Erlaß desselben v. 12. Dezember 1901 (Nummerplatte).
g) Steuergesetze v. 13. April 1898 und 10. Juli 1900, Circul. v. 20. Juni 1898.

4. **Großbritannien.*****) a) „Locomotives on Highways†) Act, 1896" (Chaussee-Lokomotivengesetz) v. 14. August 1896.
b) „Motor Car Act, 1903" (Motorwagengesetz) v. 14. August 1903.
c) „Motor Car Order, 1903" v. 19. November 1903; Circular v. 20. November 1903; „Motor Car Order, 1904" v. 9. März 1904; Circular v. 10. März 1904; Order v. 26. September 1904 — sämtlich vom Local Government Board (Aufsichtsamt für die Lokalbehörden).
d) „Heavy (schwer) Motor Car (Amendment) Order, 1907" v. 11. Februar 1907.

5. **Italien.††**) a) Regolamento di polizia stradale (Victor Emanuel III) v. 8. Januar 1905, Nr. 24.
b) Norme per l'applicazione (Ausführ.-Vorschriften) v. 30. März 1905.

---

*) Vgl. AW. 1906 Nr. 42, 1907 Nr. 18.

**) Haber, L'Automobile devant la loi 5ff. — Imbrecq, L'Aut. devant la justice 162 ff. — Touring-Club de France, Annuaire aut. — Frankreichs Aut.-Industrie s. Jahrbuch 32. — 1905 hatte Frankreich ca. 21500 versteuerte Aut., 1907 ca. 40000.

***) Vgl. Isaac AW. 1905, 428. — AW. 1905, 1568; 1906 Nr. 14. 18. 68. — MW. 1906, 643. — Jahrbuch 33.

†) Über engl. highway s. Germershausen, Wegerecht (3) I, 18f. „Highway" und „Public highway" in den engl. u. amerik. VV. umfaßt meist alle öff. Wege (cf. New York G. 3. Mai 1904 sec. 1, 2; engl. Order 1904 art. I).

††) Vgl. Isaac AW. 1905, 1660. Aut.-Export MW. 1905, 701.

c) Zirkular des Arbeitsmin. v. 8. Januar 1902 (Krafträder).
d) Kgl. Erlaß v. 5. März 1903 (Nummerschild f. alle Aut.).
e) Zirkular d. Arbeitsmin. v. 5. April 1903.
f) „ v. 24. Juni 1903.
g) Kgl. Dekret v. 8. Januar 1905 (Subsidien für servizio pubblico, öff. Fuhrbetrieb).
h) Zirk. d. Arbeitsmin. v. 8. Mai 1906 (Steuer).
i) Kgl. Dekret v. 17. Juni 1906 (Steuer).
k) Zirk. d. Arbeitsmin. v. 22. Juni 1906 (licenze di circolazioni).
l) Kgl. Dekret v. 5. August 1906.
m) Zirk. d. Finanzmin. v. 9. August 1906 (Steuer).
n) „ „ Landw.-etc. Min. v. 11. Juli 1906 „
o) „ „ Finanzmin. v. 9. Oktober 1906 „
p) Kgl. Dekret v. 5. November 1906.

6. **Niederlande.***) a) Gesetz v. 10. Februar 1905 (Motor-en Rijwielwet. Staatsblad no. 69).
b) Kgl. V. v. 6. November 1905 (Stbl. 294).
c) dito („ 295).
d) Bktm. d. Min. v. 13. November 1905 (Staatscourant 291).
e) Bktm. d. Min. v. 10. November 1905 (Stct. 276), Kennzeichen. Registrierung.

7. **Norwegen.** Besondere Bestimmungen in jedem Amtsbezirk, z. T. nicht gedruckt, sondern handschriftlich an Aut.-Besitzer mit der Konzession mitgeteilt.
Christiania: V. v. 29. Juni 1899.

8. **Österreich.****) V. d. Min. d. Inn. v. 27. September 1905 (RGBl. Nr. 156). Dazu Durchführungsverfügungen der Landesstellen über die Prüfung u. Genehm. d. Fahrz. u. Prüf. d. Lenker.

9. **Portugal.** V. d. Arbeitsmin. v. 3. Oktober 1901.

10. **Rußland.*****) Nur lokale Vorschriften.

---

*) Herausgegeben von G. G. van der Hoeven, Haag.

**) Vgl. AW. 1905, 1166. 1841. MW. 1905, 707. — Vgl. österr. Haftpflicht-Ges.-Entw., ferner Expertise dazu u. österr. Referenten-Entwurf.

***) Vgl. MW. 1905, 731. 791.

11. **Schweden.***) Kgl. V. v. 21. September 1906 (Författnings-Samling Nr. 90).

12. **Schweiz.****) Vereinbarung über eine einheitliche Verordnung betr. den Motorwagen- und Fahrradverkehr auf schweiz. Gebiet 1902 (gilt nicht in Uri und Graubünden).

13. **Spanien.** a) Kgl. Dekret v. 17. September 1900.
b) Madrid: V. v. 28. Februar 1907.

14. **Vereinigte Staaten.*****) Einzelstaatliche Gesetze (außer in Arkansas, Colorado, Georgia, Idaho, Louisiana, Mississippi, Nevada, Texas, Utah). Aufgeführt in der Ausgabe des Aut. Club of America v. 1. August 1905.

VII. Wer hat die Verordnungen erlassen?

A. in Preußen die Oberpräsidenten der Provinzen,
im Landespolizeibezirk Berlin der Polizeipräsident;
in Sigmaringen der Regierungspräsident.

B. Im übrigen Deutschland:
a) als Gesetz in Braunschweig.
b) Als Verordnung des Landesherrn bezw. Senats: Bremen, Elsaß-Lothringen, Lübeck, Mecklenburg.
c) Als Verordnung der Regierung: Anhalt, Baden, Bayern, Hessen, Lippe, Oldenburg, Reuß, Sachsen, S.-Altenburg, S.-Koburg-Gotha, S.-Meiningen, S.-Weimar. Schaumburg-Lippe, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Waldeck, Württemberg.
d) Als Verordnung der Polizeibehörde und der 4 Landherrschaften der Geestlande, der Marschlande, Bergedorf und Ritzebüttel: in Hamburg.

---

*) Vgl. MW. 1907, 104.

**) Vgl. Bericht d. Bundesrats (z. Haftpflichtentw.) v. 15. Dezember 1902 S. 5. — Guger, Haftpflicht d. Aut.-Halter. — Rede des Bundespräsidenten v. 28. April 1906 (oben Einl. I 5. 6).

***) Vgl. Isaac AW. 1904, 399; 1905, 1647 (N.Y. Herald). — Aut.-Industrie s. Jahrbuch 1907, 34. — X. P. Huddy, the law of automobiles. San Francisco.

Grundzüge,

betreffend den Verkehr[2]) mit Kraftfahrzeugen.[4])

Auf Grund der[1]) ...... werden für den nicht an Bahngleise gebundenen Verkehr[2]) der durch elementare Triebkraft bewegten Fahrzeuge[3]) — Kraftwagen und Krafträder[4. 5]) — auf öffentlichen Wegen und Plätzen[6]) folgende Vorschriften erlassen:

Amtl. Erl. Ob ein Kraftfahrzeug als Kraftwagen oder als Kraftrad anzusehen ist, ist Frage der tatsächlichen Feststelluug im einzelnen Falle.

Zur Überschrift.

1) Hier werden in Preußen angeführt: Pol. VG. vom 11. März 1850 §§ 6. 11. 12. 15 (in Hannover, Hessen-Nassau und Schleswig-Holstein statt dessen die V. vom 20. September 1867 §§ 6. 12. 13, in Schleswig-Holstein auch noch §§ 7. 13. 14 des Lauenburgischen Gesetzes vom 7. Januar 1870); ferner Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883 §§ 137. 139. 43 III.

I. **Die Rechtsgültigkeit der Polizeiverordnungen** hängt ab:

a) Formell: von der Genehmigung der zuständigen Behörde (z. B. Provinzialrat, Oberpräsident, Bezirksausschuß, Gemeindebehörde) und von der ordnungsmäßigen Publikation (LVG. § 140).*)

b) Materiell: von der Beobachtung des Grundsatzes, daß keine Bestimmung mit den Gesetzen oder den Verordnungen einer höheren Instanz in Widerspruch stehen darf (PVG. § 15).

Nach dem ALR. II 17 § 10 und PVG. sind in Preußen Automobilverordnungen nur zulässig:

a) zum Schutze der Person und des Eigentums;

b) zur Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen, Wegen, Plätzen und Brücken;

c) zur Sorge für Leben und Gesundheit.

---

*) Ungültige Publik. der V. von Schleswig-Holstein, s. oben Einl. IV S. 27[11].

„Die Frage, ob und inwieweit die Bestimmungen einer Polizeiverordnung einem Gesetz oder der Verordnung einer höheren Instanz widersprechen, kann nur im gegebenen Einzelfall aus einer Interpretation der gegenüberstehenden Rechtsvorschriften in ihrem gegenseitigen Verhältnisse beantwortet werden. Nur wenn ein Gesetz oder eine Verordnung höherer Instanz die betreffende Materie erschöpfend regelt und damit jeden weiteren Eingriff in die persönliche Freiheit hat ausschließen wollen, kann über diese Materie eine besondere Polizeiverordnung nicht ergehen" (KGJ. 27 C. 13; Rosin PVR. [2] 92ff.).

Solche Zweifel an der Rechtsgültigkeit einer Bestimmung werden insbesondere zu den §§ 26, 27 erörtert werden.

Die Feststellung der Ungültigkeit einer Bestimmung erfolgt durch Anfechtung der auf Grund der Bestimmung ergangenen polizeilichen Verfügung (z. B. auf Aushändigung des Zeugnisses).

Die Anfechtung geschieht durch Beschwerde (an Landrat, Reg.-Präs., Oberpräs.), oder Klage im Verwaltungsstreitverfahren (LVG. §§ 124ff.), oder bei Strafverfügungen durch Antrag auf gerichtliche Entscheidung (StPO. §§ 453ff.). Die Prüfung der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Pol.-V. ist dem Richter entzogen (preuß. Pol.-VG. § 17. Bayr. Pol.-StGB. Art. 15. Bayr. ObLdsG., Seuff. Bl. 07, 121).

II. **Zuständigkeit der Polizeibehörden** zur Regelung des Automobilverkehrs in Preußen*):

A. Die **Ortspolizeibehörden** für ihren Gemeindebezirk, PVG. §§ 5, 6; LVG. §§ 143f. Chausseepolizeiregulativ vom 7. Juni 1844 § 10 II; KGJ. 27 C. 11. Vgl. die (jetzt aufgehobene) eigenartige Verordnung der Stadt Cöln vom 10. Juni 1900 (Amtsbl. Nr. 30). Ortspol.-Beh.**) ist: a) In den Städten regelmäßig der Bürgermeister oder ein Magistratsmitglied, in einzelnen wichtigeren Gemeinden, in der Regel in solchen mit über 10000 Einwohnern, besondere königliche Beamte (z. B. Polizeipräsident in Berlin, Königsberg u. a., Polizeidirektionen). b) In den Landgemeinden der Amtsvorsteher, in Posen Distrikts-

*) Siehe Hue de Grais (18) 325. 318ff.

**) Lindemann Pol.-Verw. 33.

kommissar, Westfalen Amtmann, Hohenzollern, Rheinprovinz und Hessen-Nassau der Landbürgermeister, Hannover Landrat.

B. Die **Landräte** für mehrere Ortspolizeibezirke oder für den ganzen Kreis (LVG. § 142; Chausseepolizeiregulativ § 10 II; KGJ. 23 C. 100 und 27 C. 11).

C. Die **Landespolizeibehörden***), d. h. die Regierungspräsidenten für den Umfang ihres Regierungsbezirks (mit Zustimmung des Bezirksausschusses), im Landespolizeibezirk Berlin der Polizeipräsident (mit Zustimmung des Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg. — PVG. §§ 11ff.; LVG. § 42 II, 43 III).

Der **Landespolizeibezirk Berlin** umfaßt die Stadtkreise Berlin, Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf (Gesetz vom 13. Juni 1900) und seit 1. April 1907 auch Dt. Wilmersdorf (Gesetz vom 27. März 1907 GS. 37). Nach der (richtigen) Rechtsprechung des Kammergerichts bleibt für Dt. Wilmersdorf die Automobilverordnung der Provinz Brandenburg bestehen, während nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts die Berliner Verordnung jetzt in Dt. Wilmersdorf gelten müßte (s. Schultzenstein DJZ. 1907, 52; Kronecker eod. 414, OVG. 3. April 1906, KG. 7. März 1907).

D. Die **Oberpräsidenten** für den Umfang ihrer Provinz (mit Zustimmung des Provinzialrats. — LVG. §§ 137, 139).

Die Automobilverordnungen sind tatsächlich in Preußen überall von den Oberpräsidenten erlassen, nur in Berlin vom Polizeipräsidenten, in Sigmaringen vom Regierungspräsidenten. Polizeiverordnungen unterer Behörden kommen in Betracht z. B. zu § 21 (Wegesperrungen), § 13 (Ausstellungen), § 20 (Freigabe von Radfahrwegen), § 24 III (Anerkennung ausländischer Bescheinigungen.

III. **Zuständigkeit der Polizeibehörden für andere Rechtshandlungen** als den Erlaß von Polizeiverordnungen.

Die Grundzüge weisen den Polizeibehörden eine mannigfache Tätigkeit auf dem Gebiet des Automobilverkehrs zu. So insbesondere die Anordnung der amtlichen Prüfung (§ 4 II a. E.), Erteilung der Typenbescheinigung (§ 4 IV), Ablehnung der Zulassung (§ 5), Erteilung und Stempelung des Kenn-

*) Unterschied zwischen Orts- und Landespol. s. OVG. 45, 116. 26, 87.

zeichens (§§ 5 ff.), Ausstellungskennzeichen (§ 13), Vermerk auf dem Führerzeugnis (§ 14), Zulassung eines Führers unter 18 Jahren (§ 14), Freigabe von Radfahrwegen (§ 20), Wegesperrungen oder -Beschränkungen (§ 21), Genehmigung von Wettfahrten (§ 22), von Anhängewagen (§ 23), von deutschen Kennzeichen auf fremden Fahrzeugen (§ 24 IV), Untersuchung und Untersagung des Fahrzeugs oder Fahrers (§ 26 f.), Privilegierung einzelner Fahrzeuge (§ 29).

Ferner Entgegennahme von Anzeigen (z. B. § 4), Führung von Listen (§ 5), Einsichtnahme von Bescheinigungen (§§ 4, 5, 14), Haltruf (§ 16).

Behörden-Übersicht.

Nach den einzelnen Aut.-VV.*) gelten als:

	1. **Landeszentralbehörde** u. zuständ. Beh. (im Sinne des § 22 I. II GZ.)	2. **Landespolizeibehörde** (§§ 4 II. IV. 13. 24 III. IV GZ.)	3. **Polizeibehörde**
1. **Anhalt**	Hzgl. Staatsministerium.	Hzgl. Reg., Abt. d. Inn.	Kreis-PB.
2. **Baden**	Bez.-Amt; wenn Wettfahrt sich über d. Grenzen eines Amtsbez. erstr., Min. d. Inn.	Min. d. Inn.	Bez.-Amt. §§ 20. 21: Orts- oder Bez.-Pol.
3. **Bayern**	Abs. I: Staatsmin. d. Inn. od. die v. diesem best. höh. Verwalt.-Beh. Abs. II: Kgl. Reg., Kammer d. Inn., sofern s. d. Veranstaltung nicht auf e. Verwalt.-Bez. beschränkt.	a) Distrikts-PB. b) München: Pol.-Direktion. c) Für mehrere Distriktsverw.-Bez.: Reg., Kammer d. Inn. d) Für mehr. Reg.-Bez.: Staatsmin. d. Inn.	a) Distrikts-PB. b) München: Pol.-Direktion. c) Zu den in §§ 20. 21 vorgesehenen Genehmigungen und allg. Vorschriften sind auch die Orts-PB. innerhalb ihrer Zust. ermächtigt.

*) Soweit die Aut.-VV. nichts Besonderes bestimmen, ergibt sich die zuständige Behörde aus den allg. verwaltungsrechtlichen Bestimmungen des betr. Bundesstaates.

	1. **Landeszentralbehörde** u. zuständ. Beh. (im Sinne des § 22 I. II GZ.)	2. **Landespolizeibehörde** (§§ 4 II. IV. 13. 24 III. IV GZ.)	3. **Polizeibehörde**
4. **Braunschweig**	I: Hzgl. Staatsministerium. II: Landes-PB., wenn Fahrten s. auf deren Bezirk beschränken, sonst wie I.	—	a) Landes-PB. b) BesondereAnordnungen des § 21: Orts-PB. c) Für Anhänger an Kraftwagen landespol., an Krafträdern ortspol. Erlaubnis (§ 23).
5. **Bremen**	I: Pol.-Kommission d. Senats. II: Pol.-Behörden.	Pol.-Kommisssion des Senats. § 24 IV: v. d. erteilten Genehmigg. wird d. Senatskommission für Zollangelegenheiten durch d. Pol.-Komm. benachrichtigt.	a) Stadt Bremen: Pol.-Direktion. b) Landgebiet: Landherr. c) Städte Vegesack u. Bremerhaven: d. dortig. Ämter.
6. **Elsaß-Lothringen**	I: Ministerium. II: Bez.-Präs.	Bez.-Präs.	a) Kreisdirektor. b) Straßburg u. Metz: Pol.-Präs. bezw. Pol.-Dir. c) § 20: Orts-PB. d) § 21 allgem. Vorschriften: Landes- oder Orts-Pol.
7. **Hamburg**	Örtlich zustd. PB.	Pol.-Beh.	§ 4: städt. PB. (Abt. III Gewerbe- u. Verkehrspolizei).
8. **Hessen**	Min. d. Inn.	§ 4 II: Kreisamt. §§ 4 IV. 13: Min. d. Inn.	Kreisamt. Allgem. Vorschriften § 21: s. Art. 78 f. Kreis- u. Prov.-O., a. 56 Städte-O.

	1. **Landeszentralbehörde** u. zuständ. Beh. (im Sinne des § 22 I. II GZ.)	2. **Landespolizeibehörde** (§§ 4 II. IV. 13. 24 III. IV GZ.)	3. **Polizeibehörde**
9. **Lippe-Detmold**	Regierung.	Regierung.	Regierung. § 4 I: Anzeige an Reg. durch Vermittl. d. unteren Verwalt.-Beh. des Wohnorts. §§ 14 I. S. 2, 20, 27 S. 2. 3: untere Verwalt.-Beh.
10. **Lübeck**	Pol.-Amt.	Pol.-Amt.	Pol.-Amt.
11. **Meckl.-Schwerin**	Min. d. Inn.	Techn. Kommis. § 24 a. E.: trägt ein u. erteilt Nr. §§ 4 IV. 24: Min. d. Inn. (schreibt auch Anzeigeformular § 4 vor).	§ 4 I. III. Pol.-B. übermittelt d. Anzeige der Techn. Kommission. Diese ist Zuteilungsstelle u. zuständ. n. §§ 5. 7. 8. 10. 13. 14 II. 26f. 29. § 11 I: Anzeige an Zuteilgsstelle u. PB. des Wohnorts. § 11 II: Orts-PB. § 21: Orts-P. — Dauernde Verbote u. Beschränkungen nur m. Gen. d. Min. d. Inn. § 23: Orts-P.
12. **Meckl.-Strelitz**	Großh. Landesregierung.	Wie Meckl.-Schwerin, nur statt Min. d. Inn.: Landesregierung.	
13. **Oldenburg**	I. Staatsminist. II. Wege-PB.	Staatsmin. Depart. d. Inn.	Die Ämter (Magistrate der Städte 1. Klasse). §§ 20. 21: Wege-PB.

	1. **Landeszentralbehörde** u. zuständ. Beh. (im Sinne des § 22 I. II GZ.)	2. **Landespolizeibehörde** (§§ 4 II. IV. 13. 24 III. IV GZ.)	3. **Polizeibehörde**
14. **Preußen**	I. Min. d. öff. Arb. und des Inn. (so westfäl. Ausf.-Anw.). II. Landrat bezw. Reg.-Pr. bezw. Ober-Pr. bezw. Zentralinstanz (so westfälische Ausf.-Anw.). — Auch Orts-PB. (S. 34) als Wege-PB.	S. oben 1 II C. S. 35	a) Orts-PB. (s. o. Anm. II A). b) Bdbg.: Landrat, in Städt. über 10000 Einw. Orts-PB. c) Ostpßn.: Nummererteilung Königsberg Pol.-Präs., Landkreise Orts-PB., die den Antrag durch Vermittlung d. Landrats dem Reg.-Pr. vorlegt. d) Sigmaringen: Oberamtmann.
15. **Reuß ä. L.**	II. Platte Land: Fstl. Landratsamt, Städte: Gem.-Vorstand.	§ 4 Fstl. Ldratsamt. §§ 13. 24 Fstl. Lds.-reg.	Fürstl. Landratsamt.
16. **Reuß j. L.**	Landes-PB.: Fstl. Min. Abt. f. d. Inn.	Fstl. Min. Abt. f. d. Inn.	Fürstl. Landratsamt. Gera: Stadtrat.
17. **Sachsen**	Minist. d. Fin. u. d. Inn.	§ 4 II. PB. § 24 IV. Amtshauptmannschaft. §§ 4 IV. 13. 24 III. Min. d. Fin. u. d. Inn.	a) Amtshauptmannschaft, b) Dresden Pol.-Dir. c) Übr. Städte m. revid. Städte-O.: Stadtrat bezw. Pol.-Amt.
18. **Sachsen-Altenburg**	Minist. Abt. d. Inn.	Min. Abt. d. Inn.	a) Landratsamt. b) Stadt Altenburg: Stadtrat. c) §§ 20. 21: Städte: Stadtrat, plattes Land: Landratsämter.

	1. **Landeszentralbehörde** u. zuständ. Beh. (im Sinne des § 22 I. II GZ.)	2. **Landespolizeibehörde** (§§ 4 II. IV. 13. 24 III. IV GZ.)	3. **Polizeibehörde**
19. **Sachsen-Koburg-Gotha**	I. Staatsminist. II. Bezirksverw.-Beh.	Staatsministerium.	Bezirksverw.-Beh.
20. **Sachsen-Meiningen**	I. Staatsmin. Abt. d. Inn.	Staatsmin. Abt. d. Inn.	Landrat.
21. **Sachsen-Weimar**	I. Staatsminist. II. Bezirksdirektor; wenn mehrere Verw.-Bez. berührt werden: Staatsminist.	§ 4 IV Bez.-Dir. Sonst Staatsmin.	Bez.-Dir.
22. **Schaumburg-Lippe**	Ministerium.	Ministerium.	—
23. **Schwarzb.-Rudolstadt**	Minist. Abt. d. Inn.	Min. Abt. d. Inn. § 4 II Landratsamt.	Landratsamt.
24. **Schwarzb.-Sondershausen**	Minist. Abt. d. Inn.	Min. Abt. d. Inn. § 4 IV Landrat.	Landrat.
25. **Waldeck**	Landesdirektor.	§§ 4 II. 24 Landesdir. §§ 4 IV. 13 fehlen.	Kreisamtmann.
26. **Württemberg**	Minist. d. Inn.	Min. d. Inn. § 4 II. Oberamt.	Oberamt. Stuttgart Stadtdirektion.

IV. Außer den vorgenannten Behörden werden noch erwähnt:

1. **Polizeibeamte** (§§ 5 II, 16, 23, 25), d. h. die ausführenden (Exekutiv-)beamten der Orts- und Wegepolizeibehörden, also in Preußen die staatlich angestellten Gendarmen und Schutzmänner sowie die Gemeindepolizeibeamten, ferner die Chausseeaufseher, wohl auch die Feld- und Forsthüter, soweit es sich um die Zwecke des Forstschutzes handelt (Gendarm-V. 30. Dezember 1820 § 12; Dienstinstr. v. selben Tage § 23; Feldpol. G. v. 1880 § 62; Daude Feldpol. G. 107; OVG. 3,354; Hue de Grais (18) 322. RG. in Strafs. JW. 1906, 488,6. — **Schwarzburg-Rudolstadt:** Wegewärter, Gendarmen, Feld- und Forsthüter u. d. sonstigen Angestellten der Pol.
2. Zuständige Beamte (§ 14 I).
3. Der deutsche Konsul (§ 24 I, II).
4. Grenzzollamt und Grenzzollbeamte (§§ 24, 25).

2) Nur der **Verkehr** mit Automobilen ist Gegenstand der Verordnung. Ein Verkehr mit Automobilen besteht nur, wenn man sich der Automobile zum Fahren bedient, also nicht, wenn das Automobil geführt oder getragen wird (so K. G. 21 C 88 bezüglich der Fahrräder).

3) **Begriff.**

a) Während die früheren preußischen Verordnungen von einer Definition des Kraftfahrzeugs absahen, versuchen die Grundzüge den Begriff festzustellen („Die durch elementare Triebkraft bewegten, nicht an Bahngleise gebundenen Fahrzeuge"). Es ist bedauerlich, daß wiederum (wie in den früheren Verordnungen von Gotha und Köln, auf dem 29. Juristentag 1902, in den Schweizer und österreichischen Haftpflichtgesetzentwürfen) der Ausdruck **„elementare Kraft"** verwendet wird. Dem Techniker ist dieser Ausdruck völlig unbekannt. Er taucht in der deutschen Gesetzessprache, soweit ersichtlich, zum ersten Male in den Unfallversicherungsgesetzen auf, wo die elementare Kraft erläutert wird durch die Worte: „Wind, Wasser, Dampf, Gas, heiße Luft, Elektrizität usw.

Die Definition ist aus einem dreifachen Grunde verfehlt:

1. Weil das Wort elementar untechnisch ist.

2. Weil der gewöhnliche Sprachgebrauch bei Elementarkräften nur an besonders heftig auftretende Naturereignisse, (Orkan, Vulkanausbruch und dergl.) denkt, sodaß der Ausdruck demnach zu eng gewählt sein würde. Gemeint ist vielmehr jede nichtmenschliche oder nichttierische Kraft auch ohne elementare Heftigkeit.

3. Vor allem deshalb, weil nicht zum Ausdruck gebracht ist, daß die Kraft dem Fahrzeug inne wohnen muß, sich also nicht außerhalb des Fahrzeugs befinden darf. Nach dem Wortlaut der GZ. fiele unter den Begriff auch ein hydraulischer Fahrstuhl (vergl. Handbuch der Unfallversicherung, S. 85); oder ein gewöhnlicher Wagen, der von Seilen im Kreis herumbewegt wird, wenn die Seile durch einen feststehenden Motor außerhalb des Wagens in Betrieb gesetzt sind; oder ein durch einen Windstoß den Abhang heruntergetriebener Kinderwagen; oder ein durch das Wasser fortgeschwemmtes Fahrzeug; oder endlich jedes durch die Schwerkraft fortbewegte Vehikel.*)

b) Der Begriff Kraftfahrzeug, wie er den GZ. zugrunde liegt, umfaßt daher richtig verstanden **jedes Fahrzeug, das durch eine ihm innewohnende, nicht menschliche oder tierische Triebkraft, unabhängig von Schienen, auf dem Lande fortbewegt wird.****)

I. Nicht durch menschliche oder tierische Kraft [gezogen, getreten, gestoßen oder sonst fortbewegt]. *„All vehicles propelled otherwise than by muscular power“ (New Jersey, New York u. and. amer. VV.). Vgl. circulaire des frz. Generaldirektors der direkten Steuern vom 20. Juni 1898: „la voiture automobile a pour signe caractéristique de ne pouvoir être mise en mouvement que par une force autre que celle de l'homme ou des animaux“. Vergl. französisches Gesetz vom 9. April 1898.* Das gewöhnliche Fahrrad ist daher kein Kraftfahrzeug (Hilse 9).

Vielmehr durch eine sonstige dem Fahrzeug innewohnende (mechanische) Kraft. Ausland:

---

*) Vgl. Motive z. Haftpflicht-Gegenentwurf E. — AW. 1906, 612.

**) Vgl. Vorwerk 11. Hilse Haftpflicht 7 f. Meili Kodifikation 30 ff.

a) Frz. Dekret 1899, art. 1, circ. 1899 No. 1: „tous les véhicules à moteur mécanique, quelle que soit leur nature."

b) Großbrit. G. 1896: „vehicle propelled by mechanical power" s. u. § 1 IV Anm.

c) Port. art. 2. Span. art. 2.

d) Schweiz art. 1. Schweizer Bericht 15: „Alle Arten von durch mechanischen Antrieb bewegten Fahrzeugen".

Nach der Art des zur Verwendung kommenden Kraftträgers unterscheidet die Wissenschaft die bekannten drei Gruppen:

A. Fahrzeuge mit **Dampfmotoren** (moteurs à vapeur) namentlich in England verbreitet (vgl. öst. Exp. 90 — s. u. § 4 Anm. 14 — Amerika siehe Robertson AW. 07, 47). Bahnbrechend die Wagen Serpollets*) (s. u. § 4 Anm. 14). Ferner Dampfomnibusse Scotte, Dion und Bouton u. a.**) Über Dampfwalzen und Straßenlokomotiven siehe unten § 1 IV.

B. Fahrzeuge mit **Elektromotoren** (moteurs électriques).***)

C. Fahrzeuge mit **Explosionsmotoren** (moteurs à mélange tonnant, à pétrole, Gemisch von Luft und Kohlenwasserstoff, wie Benzin, Petroleum, Spiritus usw.) Betrieb einfacher und gefahrloser als bei Dampfwagen, Kraftträger leichter zu ergänzen als bei Elektromobilen. Am bequemsten zu erlangen ist das Benzin, dem gleichzeitig in kleinem Volumen eine gewaltige Kraft innewohnt. Seit der Benutzung des Benzins (c. 1895) stammt der riesige Aufschwung des Automobilwesens.†)

Die GZ. erwähnen diese einzelnen Gruppen nicht, verlangen aber Angabe der Betriebskraft bei der Anzeige (§ 4). *Die Vereinigten Staaten zählen meistens die einzelnen Gruppen*

---

*) Geb. 4. Oktober 1858 in Culoz, † 11. Februar 1907 in Passy bei Paris. — Vgl. Baudry de Saunier, Grundbegriffe 35. AW. 1905, 1702; 1907 Nr. 21. 22. 23. MW. 1907, 126.

**) Dampfwagenkonstruktionen AW. 1906, 447. Jahrbuch 35, 104 ff.

***) Vgl. Vorreiter MW. 1905, 693. Jahrbuch 36, 78 ff. Gemischtes System (Kriéger, elektr. Kraftübertragung) AW. 1906, 462. Jahrbuch 1907, 92.

†) Vgl. Forestier auf dem internat. Aut.-Kongreß, Paris 1900, 49. — Abbildung des ersten Daimlerwagens v. 1888 s. AW. 1905, 2211; 1906 Nr. 22. — Übel des Expl.-Motors (unregelmäßige Vergasung der Brennstoffe, schlechte Verbrennung bei Temperaturschwankungen, unzuverlässiges Anlassen, Zündungsstörungen) MW. 1905, 781.

auf (propelled by steam, gas, electricity or other source of energy). Sonderbestimmungen für einzelne Gruppen finden sich z. B. in Österreich (§6), Italien (norme § 1 Nr. 1). Fahrzeuge derselben Type (§ 4) müssen dieselbe Energiequelle haben.

Die Einteilung in Kraftsammler und Kraftselbsterzeuger ist bedeutungslos und verwirrend, da Kraft nicht erzeugt werden kann.

II. **Nicht auf Schienen** darf das Fahrzeug gehen *(ebenso ausdrücklich Frankreich, Italien, Österreich, Vereinigte Staaten).* — Vgl. Zolltarif Pos. 915, Olshausen DJZ. 1906, 347.

Kraftfahrzeuge sind bereits mehrfach*) (Bayern, Frankreich, Venezien) zur Unterstützung der Eisenbahn auf Schienen verwendet worden; dann fallen sie nicht mehr unter die Verordnung.**) Anders dagegen ein Elektromobil mit oberirdischer Stromzuleitung (Omnibus Siemens & Halske). Dieses ist jedoch in **Sachsen** der Verordnung entzogen (s. u. § 1 IV Anm. 5; vgl. Mugdan erste Lesung Haftpflichtgesetzentwurf — Olshausen DJZ. 1906, 347).

III. **Auf dem Lande** muß sich das Fahrzeug bewegen, nicht in der Luft oder im Wasser (Motorboote, Autopropeller***), Graf Zeppelins Automobilbarcasse).†) Das dänische Automobilamphibium, teils im Wasser, teils auf dem Lande — Meili 13 — würde unter die Verordnung fallen.

4) **Name.**

Das Wort Automobil war noch vor einem Jahrzehnt bei uns so gut wie unbekannt. In grossen Fremdwörterbüchern noch aus dem Jahre 1893 findet man zwar Autonomie, Autodidakt, Automat, aber nicht Automobil. In seiner ersten Hälfte griechisch, in seiner zweiten lateinisch, ist es eine philologische Mißgeburt, die jedoch in allen Sprachen der Welt Bürgerrecht erworben hat.

Aber, wie Meili††) sagt, „es muß natürlich mit aller Gewalt

*) AW. 1904, 356. Ztsch. 1901, 206; 1902, 3; 1903, 6. 17. AW. 1905, 2211.

**) Hilse 8. — Auch ein selbsttätiger Fahrstuhl ist kein A.

***) AW. 1904, 77.

†) Vorwerk 14.

††) Rechtliche Stellung der Automobile 8 f. — Isaac MW. 7, 62. — Ztsch. 1902, 225 f. — Bericht des Schweizer Bundesrats v. 15. Dezember 1902 S. 15. — Meili, Kodifikation 20 ff.

verhindert werden, daß dieses neue Verkehrsmittel auf der ganzen Erde mit dem gleichen Namen bezeichnet wird". So finden wir denn folgende offizielle Übersetzungen oder Umschreibungen:

a) **Kraftfahrzeug** in Deutschland (auch im Reichsstempelgesetz und Haftpflichtentwurf). Ferner in *Österreich, Connecticut (Ver. Staaten): power vehicle.*

Die Bezeichnung ist wenig glücklich, da jedes Fahrzeug durch eine Kraft bewegt wird, es fragt sich nur durch welche.

b) Motorfahrzeug. Früher in Bayern, Württemberg, S.-Weimar. — *Schweiz: „Motorwagen, Motorcycles (oder Motorvelos) und alle anderen Fuhrwerke mit mechanischem Antrieb" (zusammen: Motorfahrzeuge). — Österreich spricht nur von Motorrädern. Öst. Haftpflichtentwurf: „Automobil oder ein anderes derartiges, durch elementare Kraft nicht auf Schienen bewegtes Fahrzeug (Motorfahrzeug)". Nach Ansicht des Öst. Referentenentwurfs zum Haftpflichtgesetz eignet sich „Automobil" nicht als einheitliche Benennung, weil es nach dem Sprachgebrauch Motorräder nicht in sich faßt (§ 3). — England: motor car. — Amerika: motor vehicle (oder automobile).* — Deutscher Zolltarif 1902, Pos. 915: Motorwagen und Motorfahrräder.

c) Die beste Übersetzung: „Selbstfahrer" fand sich früher in den Verordnungen von Frankfurt a. M. und Wiesbaden und ist jetzt leider aus der amtlichen Sprache verschwunden.

d) Als volkstümliche Bezeichnung sei endlich noch das süddeutsche Schnauferl erwähnt.*)

e) Nur die frühere Verordnung von Hessen brachte es über das Herz, das Automobil Automobil zu nennen. Ebenso fast das gesamte *Ausland (Pennsylvanien: vehicle commonly called an automobile). Kreisschreiben des Schweizer Bundesrats vom 11. August 1902: „Automobilfahrzeuge (Automobilwagen und Automobilvelozipede)". Österreich verwendet Automobil nur für Wagen, ebenso einige amer. VV.*

5) **Jedes Fahrzeug,** welches dem oben zu 3 festgestellten Begriff entspricht, fällt unter die GZ.

*) Der Allg. Schnauferlklub in München hat s. Z. ein Preisausschreiben für eine gute Verdeutschung veranstaltet (Ztsch. 1901, 48).

a) Ohne Rücksicht auf die **Bauart** (Kalesche, Kutsche, Omnibus, Duc, Coupé, Phaeton, Tonneau, Landaulette, Limousine usw.) Insbesondere unterliegen **Kraftwagen und Kraftfahrräder** (Motorräder, — cycles, — velos, — velozipede) im allgemeinen den gleichen Bestimmungen. Näheres s. unten § 1 III. Auch Automobilschlitten (AW. 1906, 612. 1907 Nr. 15), Automobilstühle (Weltausstellung St. Louis) usw. fallen unter die Verordnung.

b) Ohne Rücksicht auf die **Verwendungsart.** Die GZ. heben als solche hervor das öffentliche Transportgewerbe (§§ 1, 29), Ausstellungszwecke (§ 13), Schleppzweck für den Frachtverkehr, Feuerwehr- und Geschäftszwecke (§ 29), Stadtverkehr (§ 29, IIa), Personen- oder Lastentransport*) (§ 4 No. 3).

Andere Verwendungen werden nicht erwähnt (Luxus-, Reklamewagen; Landwirtschaft und Industrie, z. B. fahrbare Pumpe von Dion und Bouton, elektrischer Montagewagen, Automobilmotoren zum Betrieb von Drehbänken, Poliermaschinen und zur Holzfortschaffung, Motorpflüge usw.).

c) Ohne Rücksicht auf das Gewicht (s. u. § 3 Anm. 8e).

d) Ohne Rücksicht ob mit oder ohne Anhängewagen. *(frz. circ. 1899 Nr. 1: „avec ou sans avant-train moteur, circulant isolément, ou remorquant d'autres véhicules")*; vergl. jedoch § 23.

e) Ohne Rücksicht auf den Besitzer. Über Privilegien siehe § 29.

6) **Öffentliche Wege und Plätze.**

a) Öffentliche Wege sind solche, die nach der ihnen ausdrücklich oder stillschweigend von allen rechtlich Beteiligten (Eigentümer, Wegepolizeibehörde, Wegebaupflichtiger) gegebenen Bestimmung dem allgemeinen Verkehr dienen (Germershausen (3) I. 4).

Abgesehen von den sogenannten historischen Straßen wird ein Weg zu einem öffentlichen im Rechtssinne nur durch Anordnung oder Zustimmung der Wegepolizeibehörde, nicht durch tatsächliche Übung. Eine PV. kann jedoch auch zum Schutz des bloß tatsächlichen öffentlichen Verkehrs

*) Über Lastwagen vgl. Jahrbuch 1907, 49.

auf Privatwegen ergehen (KGJ. 21. C. 90, Nr. 26). Dieser weitere Begriff des öffentlichen Weges wird auch ihren Zwecken zufolge den GZ. zugrunde zu legen sein (vergl. KG. 29. November 1904, Z. f. R. Bayern 1, 59. OLG. München 1. März 1902 Samml. 2, 273).

Tatsächlich, nicht rechtlich öffentliche Wege unterliegen der verkehrspolizeilichen Einwirkung jedoch nur, soweit und so lange der öffentliche Verkehr auf ihnen besteht (KG. eod.); vergl. noch OVG. 45, 247. Fischers Ztschr. 31, 355. Schellcher eod. 1 ff. Eine im Interesse des Marktverkehrs verfügte Beschränkung des allgemeinen Verkehrs hebt die Öffentlichkeit nicht auf (RG. l. c.).

b) Öffentlicher Platz ist auch ein im Privateigentum stehender Platz, der vom Eigentümer für jedermann frei zugänglich gemacht ist (Bayr. Ob. Landes-G., Ztschr. f. Rechtspflege in Bayern 1907, 69, vergl. Annalen des OLG. Dresden 28, 18).

A. Allgemeine Vorschriften.

§ 1.

(I) Für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gelten sinngemäß die den Verkehr von Fuhrwerken oder von Fahrrädern auf öffentlichen Wegen und Plätzen regelnden polizeilichen Vorschriften, sofern nicht nachfolgend andere Bestimmungen getroffen werden.[I 1–6)]

(II) Auf Kraftfahrzeuge, welche für den öffentlichen Fuhrbetrieb verwendet werden, sowie auf die Führer dieser Fahrzeuge finden neben den nachstehenden Vorschriften die allgemeinen Bestimmungen über den Betrieb der Droschken, Omnibusse und sonstigen dem öffentlichen Transportgewerbe dienenden Fuhrwerke Anwendung.[II 1–8)]

(III) Fahrzeuge, die aus einem Kraftrad und einem damit fest oder mittels Kupplung verbundenen

besonderen Sitze auf eigenem Rade oder eigenen Rädern seitlich neben dem Kraftrade bestehen, gelten als Kraftwagen im Sinne dieser Vorschriften.[III 1–7)]

(IV) Auf Straßenlokomotiven und schwere Vorspannmaschinen finden die nachstehenden Vorschriften keine Anwendung.[IV 1–6)]

Amtl. Erl. Unter „polizeilichen Vorschriften" sind nicht allein die orts- oder landespolizeilichen Anordnungen, sondern auch die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zu verstehen.

I. Zu Absatz I.

Anwendung allgemeiner Fuhrwerksbestimmungen.

— Früher Preußen § 1. —

1) Kraftfahrzeuge (Kraftwagen und -Räder) sind Fuhrwerke und unterliegen allen für Fuhrwerke überhaupt erlassenen Bestimmungen, soweit nicht im Einzelfall aus dem Sinn der Bestimmung etwas anderes folgt (vgl. KG. Ztschr. 1903, 7. Ferner Ztschr. 1901, 58, 83, 147. Über Begriff Fuhrwerk siehe OLG. Darmstadt, DJZ. 1904, 952; Wegepolizeiverordnung für Reg.-Bez. Wiesbaden vom 7. November 1899 § 1 II).

2) Die GZ. heben hervor: die den Verkehr von Fuhrwerken auf öffentlichen Straßen und Plätzen (in Ausübung der Wegepolizei) regelnden polizeilichen Vorschriften. Hierher gehören auch gesetzliche Vorschriften (so ausdrücklich **Braunschweig, Waldeck** u. amtl. Erl.). Besondere Arten:

a) **Chausseepolizeivorschriften** (zusätzliche Vorschriften zum Chausseegeldtarif vom 29. Februar 1840, No. 7—23; V. v. 17. März 1839; G. v. 20. Juni 1887).

b) **Straßenordnungen.** Für Berlin diejenige vom 31. Dezember 1899. (Amtsbl. 1900. 164), Nachträge vom 17. Mai 1901 (Amtsbl. 37), 16. November 1901 (Amtsbl. 246), 18. Juni 1903 (Amtsbl. 290), 12. Juli 1904 (Amtsbl. 276), 11. November 1904 (Amtsbl. 413).

Für anwendbar auf den Automobilverkehr sind zu erachten *): § 1 (Breite). § 4 (nur wegen des Begriffs Dunkelheit).**)

*) Vgl. Vollmer 79. **) Siehe unten § 3 Nr. 5.

§ 5 (Schrotleitern). §§ 10—14 (Ladung; § 13 z. B. nur „sinngemäß“). § 16 II, III (Führer). § 17, I (sinngemäß), II (schlagen). § 20 (Aufsicht von Milchfuhrwerk usw.). §§ 22—25 (Fahrwege). §§ 26—30 (Fahrseite, Richtung). §§ 32—36 (Ausweichen usw.). § 37 (Umwenden). §§ 38—48 (Stillhalten). § 49f (verbotene Einfahrt). § 51 (enge Bahn). §§ 52—54 (Reihenfolge, Schritt). § 55 (Schlitten). § 89 (Beladen, Entladen). § 90 (Aufhocken). § 92 (Mineralsäurentransport). § 111 (Fleisch). §§ 113—119 (Müllwagen usw.). § 132 (Eingreifen der Aufsichtsbeamten). § 133 (Strafen).

Nicht anwendbar sind: §§ 2, 3, 6, 7, 8, 9, 15, 16 I, 18f, 21, 31, 53, 56—71, 88, 107 (s. Haber 27f: Stehenlassen eines Automobils vor einem Café ohne Aufsicht straflos, Entsch. des trib. de simple police de Boulogne-sur-Mer).

3) Auch im Sinne aller sonstigen Gesetze gilt das Kraftfahrzeug als Fuhrwerk oder als Transportmittel (z. B. Zeugengebührenordnung §§ 7, 10).

4) Die **Krafträder** (s. § 1 III, S. 53) unterliegen dreierlei Bestimmungen: denen über Kraftfahrzeuge, über Fahrräder und über Fuhrwerke (Definition des Fahrrads in P-V. vom 25. Januar 1896, § 1, s. u. S. 53). Vom 1. Januar 1908 ab gelten die **Grundzüge des Bundesrats betr. den Radfahrverkehr** (Reichsanz. v. 8. April 1907). Diese bestimmen in § 1:

> „Auf Fahrräder, die nicht ausschließlich durch mensch-
> „liche Kraft betrieben werden, finden die nachstehenden
> „Vorschriften insoweit Anwendung, als nicht in den
> „Vorschriften, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen,
> „ein anderes bestimmt ist.“

Anwendbar sind: §§ 8 (rechts fahren; absteigen; Pflicht entgegenkommender Fuhrwerke). 9 (Pflicht zu überholender Fuhrwerke; verbotenes Überholen). 10 (Benutzung der Bankette und Fußwege). 11 (Umkreisen). 12 (Fußwege, Bankette, in Verbindung mit Kraftfahrzeug-GZ. § 20). 13. 16 II (Verbotene Wege).

Nicht anwendbar §§ 2 (Hemmvorrichtung, Glocke, Laterne; dafür gilt § 3 Kfz.-GZ.). 3 (Radfahrkarte, dafür § 14 Kfz.-GZ.). 4—7 (dafür Kfz.-GZ. §§ 16ff). 14 (dafür Kfz.-GZ. § 22).

Vgl. KG. 16, C. 1 u. AW. 1907, No. 65. — OLG Jena 3. Jan. 1907 (Thür. Bl. 54, 44): „Wenn ein Gesetz von Fahrrädern

spricht, so fallen bei der späteren Anwendung nicht nur diejenigen Arten von Fahrrädern darunter, die man nach dem Stande der Technik zur Zeit der Gesetzesentstehung kannte, sondern auch alle andern Arten von Fahrrädern, die erst später in den Verkehr eintreten."

5) Das Kraftfahrzeug hat nicht bloß die Pflichten, sondern regelmäßig auch die **Rechte** anderer Fuhrwerke bezw. Fahrräder. Vgl. über Recht der Wegebenutzung § 20. Früher bestimmte Hessen:

„Den Automobilfahrern gegenüber haben Fußgänger, „Reiter, Leiter von Fuhrwerken oder Viehtransporten usw. „ein solches Verhalten zu beobachten, welches den Auto„mobilfahrern die Erfüllung der ihnen obliegenden Ver„pflichtungen ermöglicht; insbesondere ist jede Handlung „verboten, welche dahin zielt, den Automobilfahrer am „Fahren zu verhindern, ihm solches zu erschweren, oder „seine Person oder sein Fahrzeug zu gefährden."

Jetzt vgl. **Preuß. Minist. Erl.** v. 28. Juni 1905 (Anhang). Vgl. § 19 Anm. 3. *Wisconsin, Ver. St., Ges. 5. Juni 1905 sec. 5 („every owner and operator of an aut.... shall have equal rights upon all public highways ... with all other users of such highways ...")*

6) **Ausland** *hat entsprechende Vorschriften wie unser Absatz I. Manchmal (z. B. Belgien) sind die Automobilbestimmungen ein Teil der Straßenordnungen. — Großbritannien: das Automobil gilt im Sinne jeder Parlamentsakte oder sonstigen Vorschrift als Fuhrwerk; wird es als Fuhrwerk besonderer Art verwendet, so unterliegt es den Bestimmungen über diese Fuhrwerke (G. 96 No. 1). — New-York G. v. 15. Mai 1903 sec. 162: Ausdruck carriage umfaßt stage coaches (Postkutschen), wagons, carts (Karren), sleighs (Schlitten), sleds (Lastschlitten), automobiles or motor vehicles, and every other carriage or vehicle used for the transportation of persons and goods, or either of them, and bicycles, tricycles, and all other vehicles propelled by manumotive or pedomotive power, or by electricity, steam, gasoline, or other source of energy.*

II. Zu Absatz II.

Droschken, Omnibusse usw.

— Früher Preußen § 1. —

(Dieser Absatz fehlt in **Waldeck.**)

1) Voraussetzung des Absatz II ist ein Fuhrbetrieb, d. h. das planmäßige Befördern von Personen oder Sachen mittels eines Kraftfahrzeuges. Eine einmalige gelegentliche Beförderung fällt nicht hierunter, auch wenn sie entgeltlich geschieht.

2) Der Betrieb muß öffentlich sein, d. h., wie es die Berliner Omnibus-V. richtig erklärt, das Fuhrwerk muß auf öffentlichen Straßen und Plätzen zu jedermanns Gebrauch bereit gehalten werden.

3) Nicht notwendig ist Entgeltlichkeit. Auch auf einen planmäßigen öffentlichen unentgeltlichen Fuhrbetrieb müßten, ihrem sicherheitspolizeilichen Zweck nach, die in Absatz II genannten Vorschriften Anwendung finden, obwohl dann ein „Transportgewerbe" nicht vorliegt (vgl. Rohrscheidt Gew. O. 14).

4) Die Regelung des Automobiltransportgewerbes durch die Polizeibehörden beruht auf:

§ 37. Gewerbeordnung.

„Der Regelung durch die Ortspolizeibehörde unterliegt die Unterhaltung „des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte durch Wagen aller Art, „Gondeln, Sänften, Pferde und andere Transportmittel ....."

5) Die allgemeinen Bestimmungen über den Betrieb der dem öffentlichen Transportgewerbe dienenden Fuhrwerke finden neben den nachstehenden Vorschriften Anwendung; d. h. sie sind unanwendbar, soweit die allgemeinen Bestimmungen auf Kraftfahrzeuge nicht passen oder mit den Sonderbestimmungen der GZ. nicht vereinbar sind (**Braunschweigische V.:** „entspr. Anwendung").

6) Arten: a) **Kraftdroschken,** in Berlin zum ersten Male 1899 vom Fuhrwesen Thien probeweise eingeführt, regelmäßiger Betrieb aber erst später (vgl. Jahrbuch der Automobilindustrie I 54 f, 1907, 45). Sie unterliegen in Berlin der **Droschkenordnung** für den Ortspolizeibezirk Berlin (Amtsblatt 1905,

Beil. zu Nr. 10 vom 10. März 1905, früher V. V. vom 20. Januar und 7. August 1873, 16. Januar 1874, s. Haynsche Sammlung 2, 330ff.). Nicht anwendbar sind §§ 20, 21, 46 Nr. 5, 62 II Satz 1, 71, 86; nur entsprechend anwendbar § 66 III. Die besonderen Bestimmungen der Droschkenordnung über Kraftdroschken sind im Anhange mit abgedruckt. Vgl. noch V. vom 14. April 1899 (verbotene Straßen).

b) **Kraftomnibusse***) (vergl. Jahrbuch der Automobilindustrie 1,61, 109ff. 1907, 50. Automobilkalender 1903/04, 152ff. 330, Straßenomnibus Siemens & Halske 365ff.) unterliegen in Berlin der P. V. vom 3. Januar 1865 (Haynsche Sammlung 2, 315ff.). Anwendbar: §§ 1 (Konzession), 2 (Fahrplan), 3 (Personal), 4 und 5 (Wagen), 8 bis 21 (Pflichten des Unternehmers), 22 bis 34 außer § 32 (Pflichten des Personals), 35 bis 42 (Kondukteur), 43 Satz 1 und 44—50.

Bekanntmachung 15. März 1869, 24. Mai 1887, 5. August 1897, 13. Oktober 1898, 22. Dezember 1899 (Kleidung). V. 2. April 1864 (Legitimationsschild). S. Haynsche Sammlung 2, 348.

Nicht anwendbar §§ 4 (Deichsel), 7, 32, 43 Satz 2.

c) **Torfuhrwerk,** d. h. dasjenige Fuhrwerk, welches „zur öffentlichen Personenbeförderung bestimmt, ohne voraufgehende Bestellungen auf Straßen oder Plätzen behufs entgeltlicher Aufnahme von mehr als 4 Fahrgästen zu nicht regelmäßigen Fahrten Aufstellung nimmt“ (Berliner V. 10. Dezember 1881, § 1).

Die Torwagen werden in Berlin immer seltener; von 1898 bis 1903 sank die Zahl der Einspänner von 112 auf 38, der Zweispänner von 142 auf 76; unter 12220 öffentlichen Fuhrwerken Berlins im Jahre 1903 gab es nur noch 114 Torwagen.

Sie unterliegen in Berlin der V. vom 10. Dezember 1881 (Haynsche Sammlung 2, 363), welche insbesondere Bestimmungen trifft über Zulassung, Halteplätze, Tarif, Führer, Betriebsmaterial usw.

d) **Gasthofsfuhrwerke.** Nach § 1 der Berliner V. vom 8. Dezember 1847 (Haynsche Samml. 2, 369) dürfen sich außer bestellten Privatfuhrwerken, Droschken und Omnibussen zur Abholung von Reisenden auf und bei den Eisenbahnhöfen

*) In London 1907 über 900 Kraftomnibusse in Gebrauch.

nur die Fuhrwerke der hiesigen Gasthofsbesitzer einfinden. Die wenigen Bestimmungen dieser V. finden auch auf Kraftfahrzeuge Anwendung.

e) **Leichenfuhrwerke** unterliegen in Berlin der V. vom 16. August 1872 (l. c. 370). Der Zulassung eines Kraftfahrzeugs zum Leichentransport stehen Bedenken ethischer Natur nicht entgegen, sofern der Wagen sich bezüglich der Farbe, Ausstattung, Geschwindigkeit etc. an die V. hält.

7) Mehrere Automobilverordnungen schreiben für den öffentlichen Kraftfahrzeugbetrieb obrigkeitliche Genehmigung vor, so **Reuß ä. L., Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Sachsen.** Bloße Anzeigepflicht in **S.-Altenburg.**

8) **Ausland.** *Italien, Portugal, Spanien haben besondere ausführliche Bestimmungen über den „servizio publico" von Kraftfahrzeugen. Italien gibt Vorschriften über das Schmieren der Mechanismen, Dimensionen, Platz des Führers, Rückwärtsgang, Mitführung von Reparaturwerkzeugen, Anhänger, Licenzerteilung, Nummerschild, Kaution, Fahrplan, Speisung der Kraftquelle, Straßenbeschädigung u. a. In den Vereinigten Staaten sind die öffentlichen Lohnfuhrwerke, im Gegensatz zu den Privat-Kraftfahrzeugen (s. § 4 Anm. 19, § 21), der lokalen Regelung freigegeben.*

III. Zu Absatz III.

Krafträder (s. o. Anm. I 4 S. 49).*)

— Neue Vorschrift. —

1) Die Abgrenzung der Krafträder gegenüber den gewöhnlichen Fahrrädern macht keine Schwierigkeit (cf. PV. v. 25. Januar 1896, A.-Bl. Potsdam 35: „Transportmittel, welche ausschließlich durch die Kraft der beförderten Personen fortbewegt werden (Fahrräder)" und Fahrrad-GZ. § 1: „Fahrräder, die nicht ausschließlich durch menschliche Kraft betrieben werden")**), wohl aber die Abgrenzung gegenüber den Kraftwagen.

*) Vgl. Jahrbuch 1907, 196 ff.

**) Kraftrad verliert seine Eigenschaft nicht durch Abstellen des Motors: LG. Blankenburg AW. 1905, 2124 f. Cf. eod. 1906, 459. 500.

Ein begriffliches Merkmal für das Kraftrad im Gegensatz zum Kraftwagen sucht man in den GZ. und auch in der Literatur vergeblich. Die amtlichen Erläuterungen begnügen sich mit der Erklärung, es sei Frage der tatsächlichen Feststellung im einzelnen Fall.

2) a) Berücksichtigt man die geschichtliche Entwicklung des Kraftrades aus dem gewöhnlichen Fahrrad, so wird man das wesentliche darin finden, daß das Kraftrad im Gegensatz zum Wagen nicht bloß durch die motorische Kraft, sondern nötigenfalls auch durch Treten der Pedale (Treter) bewegt werden kann *(so ausdrücklich Circ. des franz. Generaldirekt. der dir. Steuern vom 20. Juni 1898, ebenso österr. Exp. 74).*

b) Hiermit im Zusammenhang steht die Anbringung des Lenkersitzes unmittelbar zwischen den Rädern, und damit wieder das regelmäßige Fehlen eines Wagenkastens über den Rädern.

3) Da es nun heute auch Krafträder ohne Pedale gibt, so wird man das Merkmal zu 2b) in den Vordergrund rücken müssen. Danach ist also für das Kraftrad charakteristisch:

a) **Anbringung des Lenkersitzes** unmittelbar zwischen den Rädern entsprechend dem lediglich durch Treten der Pedale bewegten gewöhnlichen Fahrrad.

b) Das regelmäßige **Fehlen des Wagenkastens** über den Rädern.*)

4) a) Unerheblich ist die Zahl der Räder. Es gibt einerseits zweirädrige Wagen (öst. Referentenentwurf 31), andererseits drei- und vierrädrige Velocipede (s. schweiz. Bundesratsbericht 19. — Fkr. s. u. 7a, anders Großbrit. u. 7b). Die Gebührenordnung für **Mecklenburg** vom 24. November 1906 setzt allerdings Krafträder und zweirädrige Kraftfahrzeuge gleich.

b) Unerheblich ist das Gewicht. Vgl. jedoch Großbrit. u. 7b.

5) a) Eine **Zwischenstufe** zwischen Kraftrad und Kraftwagen behandelt Abs. III. Mit dem Kraftrad ist verbunden ein besonderer Sitz auf eigenem Rad oder eigenen Rädern und zwar seitlich (nicht vorn oder hinten). Die Verbindung kann fest sein oder mittels Kuppelung erfolgen. Dieser

*) Vgl. im übrigen den im Anhang abgedr. Erlass des Reichsschatzamtes.

besondere seitliche Sitz auf eigenem Rad erinnert bereits an den Wagenkasten. Das gesamte Fahrzeug soll daher als Kraftwagen gelten (ebenso Ausführungsbest. zum Reichsstempelgesetz vom 3. Juni 1906 § 104). Der besondere Seitensitz bedarf nur dann der Genehmigung gemäß § 23, wenn er einen Anhängewagen darstellt (ungenau Vollmer § 1 Anm. 3).

b) Im übrigen ist es nach den amtlichen Erläuterungen (oben S. 33) Frage der tatsächlichen Feststellung im einzelnen Fall, ob ein Fahrzeug als Kraftwagen oder als Kraftrad anzusehen ist. Insbesondere gilt dies für Krafträder mit vorn oder hinten angebrachten Anhängern (Vollmer § 1 Anm. 3 will sie als Krafträder behandeln, soweit nicht im einzelnen Fall das Fahrrad im Verhältnis zum Anhänger oder Vorsteckwagen so zurücktritt, daß die Eigenschaften des Kraftwagens (welche?) überwiegen, und den besonderen Anforderungen für diese überhaupt entsprochen werden kann).

6) Kraftwagen und Krafträder unterliegen im allgemeinen **den gleichen Bestimmungen** (s. o. Anm. I 4). Ausnahmen: §§ 3 III, 4 I No. 7, 10 I Satz 3, 23, 29 I c, II b, 24 I b (nennen nur Wagen), §§ 3 II, 7 I, III, 10 II, 20, 24 (Besonderheiten für Räder). Auch die Gebühren sind regelmäßig verschieden für Wagen und Räder.

Kraftzweiräder und -Dreiräder werden gleich behandelt. Ausnahme § 7 III (Anm. 18) u. § 20 Anm. 2.

7) ***Ausland*:**

a) Frankreich: Ausdruck Automobil umfaßt auch motocycles (circ. 10. April 1899). „Le vélocipède, même quand il est muni d'une machine motrice, doit pouvoir, au besoin, être actionné au moyen de pédales" (circ. 20. Juni 1898). V. 12. Dezember 1901 unterscheidet

1) motocycles, nämlich tricyles und quadricycles automobiles;
2) motocyclettes, d. h. bicyclettes à moteur.

b) Großbrit.: Motor cycles sind regelmäßig motor cars designed to travel on not more than three wheels (Räder) and weighing, unladen, not more than three cwt (= ca. 152 1/2 kg). Add. 03.

c) Italien: Nicht zu dem Automobil rechnen die Fahrzeuge mit 2 oder 3 Rädern, die durch menschliche Kraft mittels Pedale und subsidiär durch mechanische Motore bewegt werden (circ. 8. Januar 1902).

d) Ver. Staaten: New Jersey 1906: the term „motor cycle" includes only motor vehicles having pedals and saddle with driver sitting astride (rittlings). — Motorrad fällt in New York, Californien u. a. nicht unter die VV, mit Ausnahme einiger Fahrvorschriften.

IV. Zu Absatz IV.

Straßenlokomotiven und schwere Vorspannmaschinen.

— Neue Vorschrift. —

1) Straßenlokomotiven (zu denen auch die Dampfwalzen gehören — so ausdrücklich **Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen. Württemberg** — in **Sondershausen** auch Dampfpflüge erwähnt. — Vollmer, Anm. 3) und schwere Vorspannmaschinen (d. h. Automobilmaschinen von besonders großem Gewicht, die lediglich zum Vorspannen vor Fahrzeugen, Maschinen oder dergl. verwendet werden) gehören begrifflich zu den Kraftfahrzeugen mit Dampfmotoren (ebenso Schwz. Bundesratsbericht S. 19, Kobis Oest. Exp. 88. Anderer Ansicht Olshausen DJZ. 1906, 347 für den Haftpflichtentwurf). Ihre Besonderheiten, welche eine polizeiliche Ausnahmestellung rechtfertigen, sind:

a) Ihr großes Gewicht.

b) Das Entweichen des Dampfes oder Rauches an sichtbarer Stelle (Schornstein).

c) Ihr besonderer Zweck (nicht gewöhnlicher Personen- oder Gütertransport, sondern Leistung schwererer Arbeit: Lastentransport, Betrieb von Dampfpflügen, Dresch- oder sonstigen Arbeitsmaschinen).

2) In Preußen wurde zuerst der Bergbau-Aktiengesellschaft Weichselthal im Reg.-Bez. Bromberg behufs Kohlentransports das Befahren einer Chaussee mit einer englischen Straßenlokomotive gestattet (Reskr. v. 18. Februar 1864, Min. Bl. 53). Die Zulassung wird durch PVV. auf Grund des PVG. (§ 6) geregelt (z. B. Reg.-V. vom 11. November 1872, Amts-Bl. Potsdam 377). Sie sind bewegliche Dampfkessel im Sinne der Gew.-O. § 24 Abs. 4, Bek. des Bundesrats vom 5. August 1890 §§ 16ff. (ebenso wie Lokomobilen, die jedoch durch Zugtiere fortbewegt

werden. Vgl. PV. vom 12. Juni 1893, Amtsblatt Potsdam 250. Dampfpflüge: Erlaß vom 20. Januar 1886, Min. Blatt 21).

3) Die Straßenlokomotiven sind namentlich in England verbreitet. Geschichtlich hat sich das Kraftfahrzeug aus den Versuchen, die Straßenlokomotive zum Personenfuhrwerk zu machen, entwickelt. In den Handbüchern der Automobilindustrie sieht man noch heute die Straßenlokomotiven mit aufgeführt und mit abgebildet. Mehrere Staaten wollen in ihrer Automobil-Verordnung die Straßenlokomotive mit geregelt wissen (s. u. — Früher auch Süddeutschland). Daß die GZ. die Straßenlokomotiven ausnehmen mußten, ergibt sich aus folgendem:

a) Die Vorschriften über die Lenk- und Bremsvorrichtungen, Erkennungsnummer usw. passen nur für die leichteren und schnelleren Kraftfahrzeuge.

b) Die für Kraftfahrzeuge zugelassene Geschwindigkeit wäre bei Straßenlokomotiven gefährlich oder unmöglich. Die V. von 1872 (oben 2) schreibt 30 Minuten für die Meile vor.

c) Der Schornstein ist für Kraftfahrzeuge ausdrücklich verboten, während die Straßenlokomotive stets einen solchen hat.

4) Auch im Zolltarif sind Motorwagen und Lokomotiven getrennt (Pos. 893, 915).

5) **Württemberg** schreibt ministerielle Genehmigung für den Betrieb von Straßenlokomotiven etc. vor. In **Bayern** gilt die alte Aut.-V. v. 7. Mai 1902 (G. u. V. Bl. 173) für Str.-L. etc. fort (insbes. § 2,[3] Felgenbreite von mindestens 10 cm bei Motorwagen von mehr als 3000 kg Gesamtgewicht ohne Gummibeschuhung, mindestens 15 cm bei mehr als 4500 kg Gesamtgewicht; § 10 distriktspol. Erlaubnis z. Inbetriebn. v. Motorfahrz., dessen Gewicht bei voller Belastung 4000 kg übersteigt, oder das dazu bestimmt ist, andere Wagen fortzubewegen. **Sachsen** nimmt auch Motorwagen mit Kraftzuführung aus elektrischer Oberleitung von der V. aus (s. o. z. Überschrift 3 b II).

6) ***Ausland:***

a) Belgien: Prüfung und Konzession nur bei Straßenlokomotiven, nicht bei anderen Kraftfahrzeugen.

b) Großbritannien (s. o. z. Überschrift 3 b III): Light lokomotive (motor car) ist nur dasjenige durch mechanische Kraft getriebene Fahrzeug, welches

1. unbeladen unter 3 Tonnen wiegt (mit Anhänger 4 Tonnen),

2. nicht mehr als ein Fahrzeug zu ziehen bestimmt ist,

3. so gebaut ist, daß kein Rauch oder sichtbarer Dampf entströmt, außer infolge vorübergehender oder zufälliger Ursachen.

Andernfalls liegt eine Straßenlokomotive (loc. on highway) vor (G. v. 1896 Art. I, Order 1904 Art. I, II Addendum 1903,8).

c) Österreich § 1: Von V. ausgenommen sind Aut.-Feuerlöschwagen (s. u. § 29), sowie solche KFZ., welche weder zur Beförderung von Personen noch zum Transporte von Lasten bestimmt sind, wie Straßendampfwalzen u. dergl.

d) Ver. Staaten: New Jersey 1906: Nicht unter die V. fallen automobile fire engines (Feuerspritzen) and such self-propelling vehicles as ar used neither for the conveyance of persons for hire, pleasure or business nor for the transportation of freight, such as steam road rollers (Dampfstraßenwalzen) and traction engines (Lokomobilen). Ähnlich andere amerikanische VV.

B. Das Kraftfahrzeug.

a) Beschaffenheit und Ausrüstung.

Vorbemerkung zu Abschnitt B.

A. Abschnitt B enthält die Bedingungen, welche erfüllt sein müssen, bevor das Kraftfahrzeug dem Verkehr übergeben werden darf. Das Verhalten im Verkehr selbst regeln die Abschnitte C, D, E. Die Bedingungen für die Inverkehrsetzung zerfallen in:

a) technische §§ 2, 3,

b) polizeiliche §§ 4—13.

B. Der Abschnitt B ist von erheblicher Bedeutung für den **Hersteller** des Fahrzeugs. Die Industrie kann nur solche Fahrzeuge verkaufen oder sonst in Verkehr bringen, die den Vorschriften dieses Abschnittes entsprechen.

Dennoch ist der Hersteller als solcher polizeilich nicht verantwortlich für die Beobachtung der folgenden Bestimmungen, denn die GZ. regeln nur den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und die Verantwortlichkeit während des Verkehrs. Der Hersteller kann nur zivil- oder strafrechtlich haftbar gemacht werden.

C. *Wie bei uns, so stehen in den meisten ausländischen Verordnungen die technischen Vorschriften an Zahl und Bedeutung hinter den polizeilichen zurück (am meisten wohl in Amerika). Eine erfreuliche Ausnahme macht* **Italien**, *dessen Ausführungsnormen eine Fülle technischer Anweisungen für die Prüfungsbeamten enthalten und in vielen Punkten vorbildlich sein können.*

§ 2.

(I) Die Kraftfahrzeuge müssen betriebssicher[1. 3–6)] und insbesondere so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, daß Feuers- und Explosionsgefahr[2)] sowie eine Belästigung von Personen und Gefährdung von Fuhrwerken durch Geräusch[7)], durch Entwicklung von Rauch oder Dampf[8)] oder durch üblen Geruch[9)] möglichst ausgeschlossen ist. Die Vorrichtung zum Auspuffen des Dampfes oder der Gase muß an einer möglichst wenig sichtbaren Stelle angebracht sein.[10 11)]

(II) Die Radkränze dürfen nicht mit Unebenheiten versehen sein, welche geeignet sind, die Fahrbahn zu beschädigen.[II 1–4)]

I. Absatz I.

— Früher § 2. —

1) Verständigerweise stellen die GZ. (wie die früheren preußischen VV.) einen allgemeinen Grundsatz an die Spitze: den der Betriebssicherheit. Sie ersparen dadurch:

1. die Aufzählung der einzelnen Teile, welche betriebssicher sein müssen;

2. die Aufzählung der einzelnen Gefahren, denen vorgebeugt werden soll.

Der Grundsatz der Betriebssicherheit bedeutet:

A. **Sämtliche Teile** des Fahrzeugs müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten. Die Hervorhebung einzelner Teile wird vermieden *(anders ausländische V V., z. B. Spanien, Portugal, welche an Stelle des ganzen Fahrzeugs besonders wichtige Teile nennen, welche sicher sein sollen).*

Folgende mehr oder minder wenige Teile sind zu erwähnen:

a) Die Kraftquelle (s. zur Überschrift 3b I), *apparecchio generatore dell' energia, meccanismo generatore;* bei Dampfwagen der Dampfkessel, bei Serpolletdampfwagen der Schnellverdampfer (Momentgenerator, Transformator), bei elektrischen Wagen der Akkumulator (vgl. Österreich §§ 6, 13), bei Explosionsfahrzeugen der Karburator (Brennstoffbehälter mit Vergaser) oder sonstige Apparate zur Vermischung des Gases mit Luft.

b) Der **Motor** (erwähnt in § 16), der die zugeführte Kraft in Bewegung (Vorwärtstreiben des Fahrzeugs) umsetzt: Zylinder mit Kolben, bei Elektromobilen der zwischen Magneten kreisende Anker.

c) Zubehörteile z. B. Schmierapparate, Ventile, Kühlvorrichtung (z. B. Österreich § 13, Italien norme sez. II § 1).

d) Die Vorrichtung zur Übertragung der Bewegung auf die Räder (Italien, früher Weimar § 7).

e) Geschwindigkeitsregulierung.

f) Bremsvorrichtung (§ 3 Nr. 2).

g) Lenk- und Steuervorrichtung (§ 3 Nr. 1).

h) Signalvorrichtung (§ 3 Nr. 4)

i) Beleuchtungsvorrichtung (§ 3 Nr. 5).

k) Auspuffvorrichtung (§ 2).

l) Rückwärtsgang (§ 3 III).

m) Vorrichtung zur Verhinderung der Rückwärtsbewegung bei Steigungen (§ 3 Nr. III).

n) Vorrichtung zur Unterbrechung der Kraftzufuhr (früher Sachsen).

o) Vorrichtung zur Abstellung der Bewegungsübertragung (früher Sachsen).

p) Radkränze der Triebräder (§ 2 Absatz II).

q) Anzeigeapparate (Frankreich Art. 4).

r) Sitz*) des Führers (früher Westfalen § 1).

Italien weist nicht mit Unrecht die Prüfungsbeamten zur genauesten Untersuchung aller Teile an; denn die Unzuverlässigkeit eines Teils kann schon die Betriebssicherheit aufheben, zumal Unglücksfälle gewöhnlich durch das Zusammenwirken mehrerer ungünstiger Umstände entstehen (Zeitschr. 1901. 31).

B. **„Betriebssicher“** müssen alle Teile sein, d. h. so eingerichtet, daß Gefahren für Insassen und Dritte, sowie Betriebsstörungen, welche geeignet sind, die öffentliche Ruhe, Sicherheit und Ordnung zu beeinträchtigen, möglichst ausgeschlossen erscheinen.**)

Hierunter fallen zunächst solche Gefahren, die auch bei anderen Fahrzeugen entstehen können (z. B. durch Achsenbruch, Schwäche der Räder, Platzen des Kessels, Kurzschluß).

Dann die Gefahren, welche dem Kraftfahrzeug eigentümlich sind, aber bei ordnungsmäßiger Konstruktion nicht vorkommen sollen: Brand und Explosion infolge Ausfließens entzündbarer Flüssigkeiten und Gase, Berührung mit erhitzten Teilen, Freiwerden der elektrischen Energie, geringe Widerstandskraft des Motors gegen den Druck der Explosionsgase, Fehler an den Lenk- und Bremsvorrichtungen, an den Pneumatiks, Schleudern***) usw.

2) Speziell **Feuers- und Explosionsgefahr.**

Zur Betriebssicherheit insbesondere der Explosionsmotoren gehört, daß selbst bei einem Unfall die Explosion oder Entzündung der Brennstoffvorräte ausgeschlossen ist (Müllendorf 30. Vgl. Hilse 33, Vorwerk 67).

Der Laie macht sich über die Feuers- und Explosionsgefahr des Benzins oft falsche Vorstellungen und hält namentlich beide Gefahren nicht richtig auseinander.

a) Das Benzin ist allerdings überaus leicht brennbar und zwar schon bei niedriger Temperatur. Bei mehr als einem

*) Vgl. Kölner Brückentarif (AW. 1906 Nr. 52.)

**) Vgl. Küster 151 ff., Aut.-Kal. 1905/6, 365 ff.

***) Verhütung der Gefahr des Schleuderns durch sogen. Gleitschutzvorrichtungen, s. u. S. 76, oder durch sachgemäßes Sprengen der Wege. Vgl. Küster 143.

Liter entsteht eine außerordentlich große Flamme. Unfälle sind namentlich dadurch entstanden, daß beim Einfüllen Benzin auf erhitzte Maschinenteile tropfte und dadurch in Brand geriet. Zur Begegnung von Entzündungsgefahr muß der Benzinbehälter so gebaut sein, daß nichts verloren gehen und keine Berührung mit erhitzten Teilen stattfinden kann. (Italien norme — Aut. Kal. 1903/04 228 ff.); im übrigen größte Vorsicht beim Einfüllen.

b) Dagegen ist das Benzin (vgl. Regierungs- und Gewerberat Dr. Leymann-Wiesbaden Ztschr. 1903, 187) für sich allein keineswegs explosibel. Das Benzin, das nur aus Kohlen- und Wasserstoff besteht, kann nur explodieren, wenn der Dampf dieser Bestandteile sich mit Luft vermischt und auch nur in engen Grenzen und unter ganz bestimmten Bedingungen. Auf ein Raumteil Benzindampf müssen mindestens 19 und dürfen höchstens 41 Teile Luft kommen, wenn es explodieren soll; alle anderen Gemische brennen ohne Explosion ab. Benzingefäße sind also nur explosionsgefährlich, wenn sie unter Luftdruck stehen: entweder bei Überdruck eines ganz mit Benzin gefüllten Gefäßes, ähnlich wie bei einem mit Wasser gefüllten Dampfkessel, oder wenn sich über der Flüssigkeit ein Luftgemisch gebildet hat, oder wenn der Benzinbehälter von außen erhitzt wird, z. B. bei Brand des ganzen Fahrzeugs, und der Behälter nicht mit einem explosionssicheren Verschluß versehen ist. Die Anbringung solcher Verschlüsse sollte von der Polizei gefordert werden, und zwar nicht nur für Benzinbehälter, die einen Bestandteil des Fahrzeugs bilden, sondern im selben Maße für alle Transport- und Lagergefäße (vgl. Küster 134, Aut. Kal. 1905/06, S. 245. Zentralblatt für Automobil- und Radfahrwesen, 1, 532. — Österreich s. u. 3d).

Bei dem Elektromobil ist Feuersgefahr vorhanden im Fall des Kurzschlusses, der durch Reiben der Drähte untereinander oder an Teilen des Fahrzeugs entstehen kann. Dem wird durch sicheres Anbringen der Verbindungen zwischen Stromverteiler (Kontroller), Maschine und Batterie begegnet (Müllendorf 43, 45).

c) Beachtung verdienen noch jetzt die früheren Vorschriften zur Verhütung von Feuers- und Explosionsgefahr in

den Provinzen Sachsen und Schleswig-Holstein (Beleuchtung des Erkennungsschildes unterbleibt bei Explosionsgefahr), sowie im Königreich Sachsen (Nachfüllen der Behälter mit Gas oder feuergefährlichen Flüssigkeiten ist nur an vom öffentlichen Verkehr nicht berührten, feuersicheren Orten gestattet; ähnlich früher Gotha und Weimar. Vgl. auch Erlaß des sächsischen Ministeriums des Innern über Lagerung und Aufbewahrung von Mineralölen).

Vgl. auch Strafgesetzbuch § 367 No. 6.

3) ***Ausland.***

a) Frankreich: Reservoire, Rohre und sonstige, die explosiven oder entzündlichen Produkte enthaltenden Stücke sind so zu konstruieren, daß sie keinen Stoff entweichen lassen, der Explosion oder Brand verursachen könnte. Apparate so einrichten, daß ihre Anwendung keinen besonderen Anlaß zu Gefahren gibt. (Ähnlich Portugal, Spanien. Vgl. Großbritannien 1896 Art. 5, M. C. Order 04 Art. II6).

b) Italien verlangt sichere Gewähr gegen Brand, Explosion oder andere Unglücksfälle und Gefahren. Lehrreiche Anweisungen in dem „norme": kein Entweichen von Gas, entzündbarer Flüssigkeit, Freiwerden von elektrischer Energie; keine Berührung mit erhitzten Teilen; Zylinder nicht übermäßig erhitzen; Widerstandskraft desselben gegen den Druck der Gase; komprimierte oder flüssig gemachte Gase, z. B. Kohlensäure, Luft, verboten; besondere Vorsicht bei Acetylenlampen. Beim Einfüllen der Brenn- oder Explosivstoffe an Fahrzeugen im öffentlichen Fuhrbetrieb müssen die Fahrgäste aussteigen und sich entfernen.

c) Niederlande: In Amsterdam soll jeder Wagen nur 5 Liter Gasolin mitführen und zwar in einem mit Asbest bedeckten Metallgefäß.

d) Österreich: § 6: die zur Aufnahme leicht brennbarer Stoffe, als Benzin, Petroleum, Spiritus, Gas, dienenden Behälter sind aus feuerfestem, genügend starkem Material, dicht schließend herzustellen und derart anzubringen, daß sie gegen Wärmeeinflüsse und äußere Beschädigungen tunlichst geschützt sind. Die Füllöffnungen sind mit Sicherheitsvorkehrungen gegen Explosionsgefahr zu versehen. Akkumulatoren müssen derart gesichert eingebaut sein, daß ein Verspritzen von Säure ausgeschlossen ist.

e) Vereinigte Staaten haben vor lauter polizeilichen Bestimmungen die technischen Vorschriften durchaus vernachlässigt (s. o. Vorbemerkung zu Abschnitt B S. 59).

4) *Auch das betriebssichere Kraftfahrzeug kann Gefahr bringen, insbesondere vermöge seiner Geschwindigkeit. Diese Gefahren haben mit der Frage der Betriebssicherheit nichts zu tun, sondern höchstens mit der Frage der Haftpflicht.*

5) Zum „guten" (nicht zum „sicheren") Betriebe gehört, daß Insassen und Dritte nicht durch fehlerhafte Einrichtung des Fahrzeugs Verunreinigungen, Erschütterungen oder sonstige Unbequemlichkeiten erleiden, die zwar keine Gefahr mit sich bringen, aber sich nach dem Stande der Technik vermeiden lassen.

Deshalb fordert die Schweiz „gute Konstruktion". Portugal verbietet Gefahren oder Unbequemlichkeiten. Brüssel (Art. 50) erwähnt überhaupt nicht die Gefahren, sondern nur die Unbequemlichkeiten und verbietet jedes Automobil, dessen Funktionieren „serait incommode à raison du bruit, de la fumée ou de toute autre cause".

Mit der Frage der Betriebssicherheit haben solche ungefährlichen Nachteile nichts zu tun. Deshalb verbieten die GZ. solche incommodi nicht allgemein, sondern nur einzelne Fälle (Satz 1, 2). Damit wird einer übermäßigen und unzulässigen Einwirkung der Polizei auf die Automobiltechnik ein Riegel vorgeschoben (KG. 26 C. 21: Polizei kann auf Grund des § 10 II. 17 ALR. nur Handlungen verbieten, die in ihrer Allgemeinheit geeignet sind, die öffentliche Ruhe, Sicherheit und Ordnung zu beeinträchtigen oder die nahe Wahrscheinlichkeit einer Schädigung von Personen herbeizuführen. Vgl. KG. 23 C. 13 Nr. 3). — Nach einer in Zeitungen mitgeteilten KGEntsch. kann Bestrafung wegen übermäßigen Benzingeruchs (s. u. 9) nur eintreten, wenn der Geruch so intensiv ist, daß Passanten dadurch veranlaßt werden, andere Wege einzuschlagen, als sie beabsichtigt hatten (Voss. Ztg. 1904 Nr. 562).

6) Betriebsunsicher dagegen erscheint ein Kraftfahrzeug, welches (z. B. wegen zu geringer Leistungsfähigkeit des Motors, Mängel der Zündung, Vergasung, Ventile, Wasserzirkulation, Schmierung, Pneumatiks und dergl.)*) Betriebsstörungen

*) Vgl. Ztschr. 1902, 230, 241, 253.

erwarten läßt, die die öffentliche Ruhe, Sicherheit und Ordnung beeinträchtigen würden. Dies wird namentlich bei Kraftomnibussen und -Droschken der Fall sein, wo ein größeres Publikum in Mitleidenschaft gezogen wird (daher Berl. Dr.-O. § 2 V, s. Anh.), weniger bei Krafträdern und leichten Fahrzeugen, die ev. von Zugtieren fortgeschafft werden können, ohne den Verkehr lange zu hindern. Soweit eine solche Gefährdung der öffentlichen Ordnung nicht zu befürchten ist, hat sich die Polizei um die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs nicht zu kümmern.

Vgl. Berl. Omnibus-V. § 41.

Italien *fordert für öffentlichen Kraftfahrzeugbetrieb Mitführung einer Reihe von Reparaturwerkzeugen.*

7) **Geräusch.**

a) Das übermäßige Geräusch des Kraftfahrzeugs wird von seinen Gegnern als wichtiges Argument ins Feld geführt. Die verschiedenen geräuschlosen Fahrzeuge, die es jetzt schon gibt, lassen hoffen, daß die Beseitigung des überlauten Fahrzeugs nur eine Frage der Zeit ist (vgl. Baudry de Saunier 11). Das laute Knallen, das man öfter bei Kraftfahrzeugen vernimmt, rührt von einer Fehlzündung her (das Gemisch entzündet sich erst im heißen Auspufftopf [Jahrbuch 1907, 40]).

Das wichtigste Mittel gegen das Geräusch des Kraftfahrzeugs ist heute noch der sogenannte Auspufftopf (pot d'échappement) oder Schalldämpfer. Die Entfernung des Schalldämpfers (kommt bei Wettfahrten vor) ist regelmäßig eine Übertretung der Verordnung (Haber 8). — Motoren mit Wasserkühlung gehen meist geräuschloser als solche mit Luftkühlung (AW. 1906, 286).

b) Unstatthaft ist regelmäßig nur ein nach dem Stande der Automobiltechnik übermäßiges Geräusch, durch welches Personen belästigt und Fuhrwerke gefährdet werden (vgl. § 18). Dies ist im einzelnen Fall Frage der (ev. richterlichen) Auslegung. Ein Pariser Urteil: „Das durch das Automobil verursachte Geräusch war übermäßig groß (excessif) und geeignet, auch ein ganz ruhiges Pferd zu erschrecken" (Haber 8). Die Rechtsprechung zu § 906 BGB. kann entsprechend herangezogen werden (z. B. OLG. Jena 2. Februar 1903, Thür. Bl. 50, 277; Sörgel 1903).

Die Dresdener Bekanntmachung vom 10. Februar 1904 (Vollmer 81) verbietet das Anfahren aller Kraftfahrzeuge, außer geräuschlosen Elektromobilen, vor Theatern, wegen der möglichen Beunruhigung von Wagenpferden (vgl. AW. 1904, 222).*) — Über die Verantwortlichkeit des Führers auch nach Antritt der Fahrt s. Berliner V. § 14 I Satz 2 (unten § 14).

c) **Ausland.** *Brüssel verbietet ein Automobil „incommode à raison du bruit". — Frankreich verlangt solche Einrichtung, daß Pferde nicht erschrecken können; ähnlich Spanien. Österreich verbietet übermäßiges Geräusch, Portugal jedes incommodo, Großbritannien das geräuschvolle Weiterarbeiten des Motors nach Abstellen der Kraftübertragung, außer zur Prüfung der Maschine bei Störungen (Order 1904 art. V). — Österreich: in geschlossenen Ortschaften darf nicht mit offenem Auspuffrohre gefahren werden.*

d) § 906 BGB. ist nur anwendbar, wenn auf einem Grundstück ein ständiger Kraftfahrzeugverkehr stattfindet (z. B. Rennbahn).

8) **Rauch, Dampf.**

a) Belästigender Rauch oder Dampf fehlt beim Elektromobil, während bei Dampf- und Explosionsmotorfahrzeugen das Ausströmen von Rauch, Dampf, verbrannten Gasen nicht vermieden werden kann. Verboten ist jeder nach dem Stande der Technik übermäßige Dampf, nicht bloß der übelriechende (siehe dagegen unter 9). Bestrafung auch nur im Falle von Verschulden, insbesondere wenn Eigentümer oder Führer bewußt ein Fahrzeug benutzen, welches erheblichen Rauch auch ohne ihr Zutun zu entwickeln pflegt (KG., AW. 1907 Nr. 3). — Über die Verantwortlichkeit des Führers auch nach Antritt der Fahrt s. Berliner V. § 14 I Satz 2 (unten § 14).

b) **Ausland.** *In Portugal allgemeines Verbot jedes incommodo; Italien fordert, daß der Motor in Tätigkeit Fuhrwerke und Fußgänger nicht belästigt. Brüssel: fumée incommode und jede Dampfentwicklung auf öffentlichen Wegen verboten. — Großbritannien: zum Wesen der light locomotive (motor car) gehört, daß kein Rauch oder sichtbarer Dampf ausströmt, außer aus zeitweiligen oder zufälligen Gründen (s. o. § 1 IV 6 b). — Frankreich ver-*

*) Neuerdings beseitigt (s. S. 29 **).

bietet übelriechende ausströmende Gase, Österreich belästigende Rauchentwicklung, Dampf- und Gasausströmung, ferner das Herausfallen glühender Teile des Brennmaterials oder von Rückständen. Auch New Jersey verlangt Vorrichtungen gegen das Herausfallen von heißer Asche oder Residuen des Brennmaterials.

9) **Geruch.**

a) Belästigende üble Gerüche entstehen nicht nur durch ausströmenden Dampf des Dampfwagens oder ausströmende verbrannte Gase des Explosionsfahrzeugs, sondern auch durch unvollkommenes Verbrennen des Benzins oder des zum Schmieren des Explosionszylinders verwendeten Materials (Jahrbuch 1907, 40; Ztsch. 1901, 191. Siehe Österreichische Fahrrad- und Aut.-Z. 1905, 3). Das Elektromobil ist frei davon. KG.-Entscheidung über übermäßigen Benzingeruch s. o. Nr. 5. — Über die Verantwortlichkeit des Führers auch nach Antritt der Fahrt s. Berliner V. § 14 I S. 2 (unten § 14).

b) **Ausland.** *Frankreich und Brüssel sprechen von jedem unbequemen Geruch, während Portugal mit dem allgemeinen Begriff des „Unbequemen" auskommt (s. o. Nr. 5). In Österreich und der Schweiz dürfen die Kraftfahrzeuge nach Belieben riechen.*

10) **Auspuffvorrichtung.**

a) Die bekannten vier Takte des Explosionsmotors sind:

1. Das Ansaugen des Gases durch den Kolben.
2. Das Komprimieren des Gases durch den zurückgehenden Kolben.
3. Das Zurücktreiben des Kolbens durch das explodierende Gas.
4. Das Ausstoßen, Auspuffen der verbrannten Gase durch den wieder zurückgehenden Kolben.

Bei dem letzten Takt öffnet sich ein vom Motor selbst gesteuertes Auspuffventil, durch welches die Gase in den Auspufftopf (s. o. 7) gelangen. Diese Vorrichtung hat Satz 2 hauptsächlich im Auge. Es ist dies ein weiterer Fall eines die Betriebssicherheit an sich nicht berührenden, aber trotzdem verbotenen Nachteils (s. o. No. 5).

b) Das Verbot des Auspuffens an sichtbarer Stelle soll weniger die Gesichts- als die Geruchsnerven schützen. Schorn-

steine sind somit verboten (deshalb fallen Straßenlokomotiven nicht unter die GZ., s. o. § 1 IV).

11) Sonstige, die Betriebssicherheit an sich nicht berührende Nachteile.

a) Übermäßige Staubentwicklung auf Chausseen.

Diese üble Begleiterscheinung schnell fahrender Fuhrwerke, über die auch im Parlament wiederholt Klage geführt wurde (z. B. Abg. Kelch, Preuß. Abg.-Haus 1901, Stadthagen, 1. Lesung Haftpfl.-Entw. 28. April 1906), kann nach dem Stand der Technik nur durch Verbesserungen an den Wegen selbst oder auf kostspieligere Art durch Anlegung besonderer Automobilstraßen gemildert werden. Mannigfache Versuche sind gemacht worden (Bearbeitung mit Petroleum; Teerung der Riviera nach Dr. Guglielminetti; Rohölbesprengung in Amerika; neuerdings Westrumit, ein mit Wasser emulgierendes Öl). Sogar Verbände gegen den Staub haben sich gebildet (z. B. Frankreich, München). — Vgl. Ztschr. 1902, 194, 274. Wissen für Alle 4, 552. MW. 1904, 538. AW. 1903, 1196. 1904, 998, 5, 6, 885, 78f., 151, 436, 552, 641, Beibl. 14. — 5. Deutscher Automobiltag eod. 1904, 1016.

Vorschriften nach irgend welcher Richtung sind nicht erlassen.

b) Straßenverunreinigung durch Absonderung von Öl oder sonstigen Sachen war früher verboten in Bremen, Hamburg, Lübeck (vgl. o. No. 8b).

c) Übermäßige Erschütterungen sollen vermieden werden (Müllendorf 30; vgl. Ztschr. 1902, 144), sind aber nirgends verboten. (Nach Dr. Vermeulen kann die Erschütterung sogar als Ersatz für Vibrationsfauteuils zu Heilzwecken verwendet werden. Ztschr. 1901, 36.)

d) Straßenbeschädigung s. Abs. II, No. 1.

II. Zu Absatz II.

— Vorschrift stammt aus den süddeutschen VV. —

1) **Räder.**

a) Im Gegensatz zum Schienenfahrzeug haben die Räder eines Kraftfahrzeugs bedeutende Stöße auszuhalten; die Anforderungen eines sicheren Betriebs an die Räder sind daher

außerordentlich groß. Geeignetstes Material Holz, außer für ganz leichte Wagen; für den Beschlag Pneumatik, bei schweren Wagen Vollgummi (Müllendorf 39f.). Unfälle infolge Reifenbruchs nahmen wiederholt traurigen Ausgang (Tod des Schwagers von Vanderbilt nebst Gattin, Ztschr. 1902. 234, Tod des amerikanischen Meisterfahrers Elkes 1903, 170. — Über Versuche Edges, mit geplatztem Reifen zu fahren, vgl. AW. 1904, 885).

b) Zur Vorschrift des Absatz II zu vergleichen **Preußen V. vom 17. März 1839** (Ges. vom 20. Juni 1887) § 1: Beim Befahren der Kunststraßen soll an allen Last- und Frachtfuhrwerken der **Beschlag der Radfelgen** eine Breite von mindestens 5 cm haben. Ausgenommen sind diejenigen Fuhrwerke, deren Gesamtgewicht einschl. der Ladung nicht mehr als 1000 kg beträgt.

§ 9: Verboten sind auf Kunststraßen Radfelgen, an denen die Köpfe der Radnägel, Stifte oder Schrauben nicht eingelassen sind, sondern vorstehen, oder der Beschlag keine gerade Oberfläche bildet, sofern die gewölbte Oberfläche nicht eine Folge der Abnutzung ist.

Verhältnis von Radfelgenbreite und Gewicht siehe § 3.

Bayern § 32: Für Kraftfahrzeuge ohne Gummibeschuhung gilt § 2 III V. v. 7. Mai 1902, s. o. § 1 IV 5.

c) **Ausland.** *Italien: Zulassungsgesuch muß angeben Zahl und Belastung der Radachsen; in Österreich: Radstand der Spurweite, Felgenbelag, Zahl und Adhäsionsgewicht der gebremsten Räder, bei Lastwagen auch Felgenbreite. (§ 13.) S. u. § 5 Anm. 13.*

Nach Vorschlägen einer außerparlamentarischen Kommission in Frankreich sollte der Höchstdurchmesser der anzuwendenden Räder und die Zahl der Radumdrehungen im Verhältnis zur Tourenzahl des Motors bei Höchstgeschwindigkeit angegeben werden auf einer am Fahrzeug angebrachten Tafel. (AW. 1904, 428.)

2) Anhang:

Größe des Kraftfahrzeugs (Länge, Breite, Höhe).

a) Berlin: Breite eines Fuhrwerks darf 1,90 m, Länge (incl. Deichsel) 8,20 m nicht übersteigen, sonst strafbar. Anwendbar auf Kraftfahrzeuge, doch nicht auf solche, die auf den die Stadt berührenden Chausseezügen hier ankommen,

durchgehen oder von hier abfahren. (Straßen-Ord. § 1.) — Droschken: s. Droschken-Ord. § 8.

b) Preußen: Auf Kunststraßen keine mehr als 9 Fuß breite Ladung (V. vom 17. März 1839, § 10).

c) *Ausland: Zulassungsgesuch muß in einzelnen Staaten die Breite und Länge des Wagens angeben (Italien; Österreich auch Höhe; Länge des Wagenzuges in Frankreich bei Fahrzeugen mit Anhängern. Vgl. § 5 Anm. 13). Itatien Art. 27: Dimensionen der Ankerachsen und jedes Teiles müssen im Hinblick auf die zu erleidende Spannung derart sein, daß die Sicherheit nicht gefährdet wird. — Großbritannien: Breite höchstens 7 Fuß 2 Zoll (MC. Order 1904, Art. II, 2).*

3) Welche Folgen hat die Außerachtlassung der Bestimmungen des § 2?

a) Versagung der Zulassung (§ 5 I).

b) Ausschluß des Fahrzeugs, falls es bereits zugelassen ist (§ 26).

c) Bestrafung des Eigentümers (§ 28).

d) Bestrafung des Führers (§§ 15—28).

e) Zivilrechtliche Haftung des Verkäufers (BGB. §§ 459 ff.).

f) Zivilrechtliche Haftung des Eigentümers und des Fahrers auf Schadenersatz (BGB. § 823).

g) Strafrechtliche Verantwortlichkeit für Sachbeschädigung, Körperverletzung, Tötung.

4) **Kann die Polizei mit dem Fortschreiten der Technik höhere Anforderungen stellen?**

Die Betriebssicherheit ist ein relativer Begriff; es gibt keine absolut sicheren Betriebe, aber die Sicherheit nimmt zu mit dem Fortschreiten der Technik. Benzin und Pneumatik gelten heute noch als betriebssicher, sind aber in einigen Jahren vielleicht durch neue Erfindungen weit überholt. Kann dann die Polizei Fahrzeuge mit Benzin und Pneumatik für betriebsunsicher erklären und verbieten? Dies wird zu bejahen sein, da der Begriff der Betriebssicherheit kein absoluter, für ewige Zeiten feststehender ist, sondern sich nach dem jeweiligen Stande der Technik richtet, ebenso wie z. B. auf baupolizeilichem Gebiete Strohdächer einstmals erlaubt waren und jetzt nicht mehr.

Die Polizei muß jedoch wohlerworbene Rechte schonen, darf also nicht bloß die bereits zugelassenen, sondern auch die bereits gebauten oder im Bau befindlichen Fahrzeuge und Fahrzeugteile nicht verbieten, muß vielmehr eine geräumige Frist stecken, innerhalb deren die Fabrikation Zeit hat, sich neu einzurichten. (Vgl. Isaac AW. 1904, 1096; OVG. 5, 286; Stenglein, Nebengesetze (3) 757ff.: GO. § 16a, 7.)

§ 3.

(I) Jedes Fahrzeug muß versehen sein:

1. mit einer kräftigen Lenkvorrichtung, welche gestattet, sicher und rasch auszuweichen und in einem möglichst kleinen Bogen zu wenden[1];
2.[2] mit zwei[b] voneinander unabhängigen[c] Bremsvorrichtungen[a], von denen mindestens die eine unmittelbar auf die Triebräder oder auf Bestandteile, die mit den Rädern fest verbunden sind, wirken[d], und von denen jede für sich geeignet sein muß, den Lauf des Fahrzeugs sofort zu hemmen[e] und es auf die kürzeste Entfernung zum Stehen zu bringen[f-k];
3. mit einer Vorrichtung, die beim Befahren größerer Steigungen die unbeabsichtigte Rückwärtsbewegung verhindert[3];
4. mit einer eintonigen*) Huppe zum Abgeben von Warnungszeichen[4];
5.[5] nach eingetretener Dunkelheit[a, c] und bei starkem Nebel[b, c] mit mindestens zwei[d], an den Seiten in gleicher Höhe angebrachten[e], hellbrennenden Laternen mit farblosem Glase, welche den Lichtschein derart auf die Fahrbahn werfen,

*) Pommern: „eintönigen".

daß diese auf mindestens 20 m vor dem Fahrzeuge von dem Führer übersehen werden kann.[f] Übermäßig stark wirkende Scheinwerfer dürfen nicht verwendet werden.[g–m]

(II) Für Krafträder gelten Ziffer 2[2k] und 5[5h] mit der Einschränkung, daß eine wirksame Bremsvorrichtung und eine Laterne der bezeichneten Art genügt; Ziffer 3 findet auf solche Fahrzeuge keine Anwendung.[3]

(III) Jeder Kraftwagen, dessen Eigengewicht 350 kg übersteigt, muß so eingerichtet sein, daß er mittels des Motors vom Führersitz aus in Rückwärtsgang gebracht werden kann.[6]

(IV) Die Griffe zur Bedienung des Motors und der in Absatz 1 bis 3 angeführten Einrichtungen müssen so angebracht sein, daß der Führer sie, ohne sein Augenmerk von der Fahrtrichtung abzulenken, leicht und auch im Dunkeln ohne Verwechslungsgefahr handhaben kann.[7]

(V) [8 a. b] Jedes Kraftfahrzeug muß mit einem Schilde versehen sein, welches die Firma, die das Fahrzeug hergestellt hat[c], die Anzahl der Pferdekräfte[d] des Motors und das Eigengewicht[e] des Fahrzeugs angibt.

1. Lenkvorrichtung.

— Früher § 3 —

a) Die bessere Lenkbarkeit des Kraftfahrzeugs im Gegensatz zum Pferdefuhrwerk ist durch mannigfache Versuche nachgewiesen. Während die Lenkung eines bespannten Wagens sich erst durch verhältnismäßig umständliche Einwirkung auf den selbständigen Willen der Zugtiere vollzieht, und mehrere Zugtiere den Wagen sogar nach verschiedenen Richtungen hin- und herzerren können, bilden die Gestellteile des pferde-

losen Fuhrwerks „nur ein einziges, der Lenkung augenblicklich gehorchendes Ganze", und „nichts ist einfacher als zu konstatieren, mit welch unvergleichlicher Leichtigkeit ein Automobil vor einem zerstreuten Passanten kurz angehalten werden kann, wie geschmeidig es sich überall durchwindet." (Baudry de Saunier 8. Vgl. Ztsch. 1903, 157. Müllendorf 49.)

Allerdings wird gerade diese leichte Lenkbarkeit des Kraftfahrzeugs von den Vertretern des Haftpflichtgedankens wiederum als besonders gefährlich bezeichnet (Motive zum Haftpfl.-G.-Entw. S. 7; Hilse 32; vgl. auch Lutz MW. 1904, 302).

Als **Lenkräder** dienen bei allen Kraftwagen die Vorderräder des Wagens, welche durch eine Kupplungsstange miteinander verbunden sind und parallel gehalten werden (Baudry de Saunier 73). Eine bestimmte Art und Weise für die Lenkvorrichtung ist nirgends vorgeschrieben (vgl. Aut.-Kal. 1905/06, 92; Küster 139).

b) Die frühere Vorschrift, wonach Kraftwagen auf Straßendämmen von 10 Meter Breite, Krafträder auf solchen von 3 Meter Breite umzukehren imstande sein müssen, ist gestrichen. Nicht gefordert ist auch, daß das Wenden in ununterbrochener Fahrt geschieht, daher sind auch solche Fahrzeuge, die die geforderte Wendung nur mit Benutzung des Rückwärtsganges vollziehen können, als zulässig zu erachten.

c) Anbringung der Lenkvorrichtung s. Absatz 4, Rückwärtsgang 3.

d) **Ausland:** *Ähnliche Vorschriften in Frankreich: Fahrzeug muß in Bogen von kleinem Radius wenden können (tourner avec facilité dans les courbes de petit rayon).*

Italien: bei der Probefahrt sind die Lenkvorrichtungen an möglichst engen Kurven zu prüfen; der Führerkandidat muß verschiedene weite und enge Wendungen beschreiben.

Österreich: Jedes Kraftfahrzeug muß „entsprechend" lenkbar und sein Lenkapparat so beschaffen sein, daß das verläßliche Funktionieren des Apparates unter allen Umständen gesichert ist.

Portugal: Fahrzeug muß in kleinem Bogen wenden können.

2. Bremsvorrichtung.

— Früher § 4. —

a) Der Zweck der Bremse ist, eines oder mehrere Räder in ihrer Umdrehung rasch und mit Sicherheit aufzuhalten, wodurch dann infolge des Luftwiderstandes sowie des Widerstandes der gleitenden Reibung auf der Straße das Fahrzeug zum Stehen kommt (Aut.-Kal. 1905/06; Küster 128).

Die Bremsen sind entweder Bandbremsen, d. h. metallene Bremsbänder, welche über Bremsscheiben oder Trommeln laufen (vgl. Baudry de Saunier 74), meist als Fußbremsen; oder Bremsbacken, welche im Innern von Trommeln auseinander gespreizt werden und sich dadurch gegen die Innenleibung der Trommeln anpressen. (Über Luftradbremsen s. AW. 1904, 109.)

„Unter Bremsmitteln kann man nicht nur die Mechanismen verstehen, welche das Anziehen von Bremsen im eigentlichen Sinne bewirken, sondern auch die dem Gegendampf analogen Hemmvorrichtungen." (Frankreich Zirk. v. 10. Mai 1899 Nr. 6.)

„Die Bremse ist eines der wichtigsten Organe am Automobil. Von ihrer guten, raschen und sicheren Funktion hängen Leben und Sicherheit der Fahrenden sowohl wie anderer Personen ab" (Aut.-Kal. 1905/06, 121). Die Polizeibehörde muß daher auf dieses Organ besonderes Gewicht legen.

b) Jeder Kraftwagen (Krafträder s. II. unten k) muß 2 Bremsen haben, da eine Bremse leicht versagen kann.*) Die schwächere bewirkt für gewöhnliche Fälle Änderung der Geschwindigkeit und langsames Anhalten, die stärkere (Gefahrenbremse) sofortiges Halten bei Gefahr (Aut.-Kal. l. c.).

Ausland: s. unten l.

c) Die Bremsen müssen unabhängig zu handhaben sein. Eine ist meist auf der Nebenwelle des Übertragungsmechanismus gelegen und wird mit dem Fuß betätigt. Die zweite ist seitlich von den Triebrädern des Wagens, mit diesen fest verbunden, angebracht und wird mittelst eines mit der Hand bewegten Bremshebels angezogen (Baudry de Saunier 74). Der Prüfungsbeamte muß sich, wie Italien ausdrücklich vorschreibt,

*) Nur wenige besonders schwere Wagen, namentlich Kettenwagen, führen drei Bremsen (vgl. Intern. Aut. Ausst. Berl. 1906; Allg. AZ. 44).

vergewissern, daß irgendwelcher Mangel der einen Bremse dem tadellosen Funktionieren der anderen Bremse nicht im Wege steht. — Ausland s. l.

d) Die Vorschrift, daß eine Bremse unmittelbar auf die Triebräder wirken muß, ist für Norddeutschland neu. Daß die andere Bremse von verschiedenem System sein müsse, ist nicht vorgeschrieben (anders Frankreich, Italien, Portugal, Spanien).

e) Die **sofortige Hemmung** des Laufes des Fahrzeuges ist, wenn man sie wörtlich nimmt, nach allgemeinem Naturgesetz unmöglich, da eine Bewegung sich nicht sofort ohne Übergang in Stillstand umsetzen kann (RG. 9. Januar 1905; JW. 142, 21). Zu ergänzen ist daher: „soweit dies bei der Geschwindigkeit des Fahrzeugs und der Beschaffenheit des Weges möglich ist“. (Früher wurde gefordert, jede Bremse müsse für sich imstande sein, den Wagen auf ebenem trockenem Asphaltpflaster bei 15 km Geschwindigkeit mindestens auf 8 m Länge zum Stehen zu bringen.) Vgl. auch § 17 a. E.

Selbstverständlich muß die Bremse auch auf anderem als dem Normalpflaster schnell und sicher wirken (siehe Schweiz: bei allen Gefällen; Italien: die Probefahrt findet auf horizontaler und auf abschüssiger Straße statt). Die Gleitschutzwettbewerbungsfahrten in Frankreich sind absichtlich auf feuchten mit Kot bedeckten Landstraßen angestellt worden (AW. 1904, 226).

Nach Stoppversuchen des englischen Automobilklubs kann ein in voller Fahrt befindliches Kraftfahrzeug von durchschnittlich 1200 kg Gewicht bei einer Geschwindigkeit von:

17—22	km	die	Stunde	auf	$1^{4}/_{5}$	Wagenlänge,
24—27	„	„	„	„	2	„
29—32	„	„	„	„	$2^{3}/_{4}$	„
32—38	„	„	„	„	$3^{1}/_{2}$	„

(eine Wagenlänge = 3,5 m) zum Stillstand gebracht werden. Also selbst bei mehr als 15 km Geschwindigkeit noch auf weniger als 8 m. Ein mit 32 km gesteuertes Kraftfahrzeug kann in kürzerer Distanz gestoppt werden als ein Pferdefuhrwerk bei 16 km Geschwindigkeit (vgl. Experimente d. franz. Aut.-Klubs, Ztsch. 1903, 157).

f) **Zusätzliche Vorschriften zum preußischen Chausseegeldtarif** (1840 § 10): Zur völligen Hinderung der Radumdrehungen sind nur Hemmschuhe mit ebenen Unterflächen auf Chausseen erlaubt. Die Anwendung von Klapperstöcken sowie Anhängen und Schleifen schwerer Gegenstände am Hinterteil des Wagens ist verboten. (Vgl. Weimar, V. 17. Februar 1900 § 9.)

g) Für Kraftfahrzeuge mit Anhängewagen gilt keine besondere Bestimmung. Doch kann die Polizeibehörde auf Grund des § 23 Bedingungen stellen (Frankreich, Italien, Portugal, Spanien s. u. l).

h) Besondere **Gleitschutzvorrichtungen** zur Verhinderung des seitlichen Schleuderns auf schlüpfrigen Straßen sind nirgends vorgeschrieben.

Sie bestehen gewöhnlich aus besonderen Einrichtungen am Radreifen und werden, namentlich auf Grund besonderer Wettbewerbe in Frankreich und England, immer mehr vervollkommnet.

i) Die Bremse setzt der treibenden Kraft des Motors eine hemmende Kraft entgegen. Außerdem muß selbstverständlich bei jedem Motor die Möglichkeit bestehen, die Krafterzeugung selbst oder die Übertragung der Bewegung auf die Räder zu unterbrechen. Dies war überflüssigerweise in der alten sächsischen V. noch gesagt.

k) Absatz 2.

Bei dem **Kraftrad** wird im allgemeinen 1 Br. genügen, da auch die Gegenkompression des Motors wie eine Bremsvorrichtung wirkt. Es kann jedoch z. B. bei dem Befahren starker Gefälle die Br. versagen und die Gegenkompression nicht ausreichen oder bei Riemenbruch gar nicht wirken (AW. 1904, 109). *Dies ist wohl der Grund, weshalb Frankreich, Italien, Portugal, Spanien auch hier 2 Br. fordern* (ebenso früher Baden, Elsaß-Lothringen, Württemberg).

Die eine Br. muß „wirksam" sein. Dies ist der Fall bei der Bandbr., während die oft für Räder benutzte Gummibr. nicht ausreichend erscheint (AW. 1904, 109).

l) ***Ausland:***

Belgien: 1 Br. (Charleroi 2), sofortige und unmittelbare Wirkung auf die Räder.

Frankreich: 2 Br. verschiedenen Systems. Jede muß automatisch die Triebkraft des Motors unterdrücken, eine unmittelbar auf die Räder wirkend. Jeder Anhängewagen muß eine vom Automobilführer oder besonderem Führer zu handhabende Br. haben. Außerdem eine vom Automobilführer betätigte Br. mit Wirkung auf die Räder hinter dem Automobil. Vorrichtung gegen Rückwärtsgleiten namentlich bei Anhängern. Für Krafträder keine Ausnahme.

Großbritannien: 2 unabhängige Br., jede so wirksam, daß 2 Räder derselben Achse wirksam am Weiterdrehen verhindert werden (bezw. ein Rad bei Krafträdern); ebensolche Br. bei Anhängern über 2 Ztr.

Italien: 2 Br. verschiedenen Systems. Etwaige Mängel der einen Br. dürfen dem tadellosen Funktionieren der anderen nicht hinderlich sein. Beim Elektromobil muß mindestens eine mechanisch sein.

Österreich: Automobilwagen mindestens 2 voneinander unabhängige kräftig wirkende Bremsvorrichtungen, von welchen eine unmittelbar auf die Triebräder oder auf Bestandteile, die mit den Rädern fest verbunden sind, einwirken muß. Jede einzelne muß allein hinreichen, den Wagen in angemessener Zeit zum Stillstand zu bringen. Eine der beiden Br. muß mit dem Fuß zu betätigen sein. Für Motorrad genügt eine mit der Hand zu betätigende Br. Sperrvorrichtung siehe unten 3.

Portugal: wie Frankreich.

Schweiz: jeder Motorwagen (nicht Rad) 2 unabhängige Br., jede allein stark genug, den in vollem Lauf befindlichen Wagen bei jeder Geschwindigkeit und auf allen Gefällen oder befahrenen Straßen anzuhalten. Gebrauch der Bremse auf abfallendem Terrain obligatorisch.

Spanien: wie Frankreich.

Vereinigte Staaten: meist eine Br. (good and efficient). — Mehr Br. (brakes): Kalifornien, Iowa, Kansas, Kentucky, New Jersey (mindestens zwei, kräftig, unabhängig voneinander, eine direkt auf die Triebräder oder auf die mit den Triebrädern fest verbundenen Teile des Mechanismus wirkend, jede allein geeignet, das Fahrzeug in geeigneter Zeit zu halten, eine mit Fuß zu betätigen; bei Autos bis 10 HP. genügt 1 Br., Kraftrad 1 Br., kann Handbr. sein; — fast genau wie in Deutschland), New York,

Süd-Karolina, Süd-Dakota, Washington, Wisconsin. — Brake or brakes: Maryland, Pennsylvanien. — In mehreren Staaten überhaupt keine Vorschriften.

3.

Die besondere Vorrichtung **zur Verhinderung des Rückwärtsgleitens** auf abschüssigen Wegen ist für Deutschland (außer Bayern) neu. (Vgl. Ztsch. 1901, 32.) Für Krafträder nicht vorgeschrieben (s. Abs. II). *Vorgeschrieben auch in Frankreich (namentlich bei Anhängern Art. 25), Italien (nur im öffentlichen Fuhrbetrieb); Österreich: jedes Kraftfahrzeug, dessen Gewicht 350 kg übersteigt, und das keine auch nach rückwärts wirkende Bremsvorrichtung besitzt, ist mit einer vom Sitze des Lenkers aus zu betätigenden, sicher wirkenden Sperrvorrichtung oder Bergstütze zu versehen, um bei Steigungen den Wagen gegen ein Rückwärtsrollen zu versichern; Spanien. Vgl. öst. Expert. z. Haftpfl.-Entw. S. 38.*

4. **Huppe.**

— Früher § 5. —

a) Wie Eisenbahnen und andere Fahrzeuge hat das Kraftfahrzeug sein bestimmtes Signalinstrument, die Huppe, umschrieben von der alten mecklenburgischen Verordnung als die Signaltrompete der Kraftfahrzeuge. Die Huppe war übrigens in Köln und Basel z. B. verboten (Ztsch. 1903, 43). Die Huppe besteht aus einem Schalltrichter und einem Gummiball, dessen Luftinhalt durch das Zusammenpressen mit der Hand in die Trompete gelangt und sie ertönen läßt (Jahrb. 1907, 187 ff.). Entscheidung des Amtsgerichts Hannover (MW. 1906, 616): jedes eintonige Instrument, bei dem der Ton durch eine durch Anblasen in Bewegung gesetzte Metallzunge hervorgerufen wird, gleichgültig, ob Anblasen durch Mund oder durch Gummiball.

b) Die einzige Eigenschaft, die ausdrücklich von der Huppe verlangt wird, ist die Eintonigkeit (Pommern: „eintönig"). Früher war dies nicht vorgeschrieben, vielmehr wurden 2-, 4- oder mehrtonige Instrumente von den Gerichten zugelassen (s. AW. 1905, 1477, 2041; 1906, 382. MW. 1905, 743. Vgl. Vollmer 4). Nicht vorgeschrieben hingegen ist:

1) tiefer Ton (früher Provinz Sachsen, Anhalt, Braunschweig, *jetzt noch Italien, Schweiz, Spanien*);
2) kurze Zeichen (früher Provinz Sachsen, Anhalt, Braunschweig);
3) Abweichung des Tones von denen anderer Signalinstrumente (früher Königreich Sachsen).

c) Auch Krafträder, Kraftdroschken etc. müssen die Huppe führen.

d) Benutzung der Huppe: s. § 18.

Nach der Dienstanweisung des sächsischen Ministeriums vom 29. September 1906 Nr. 3 schließt Ziffer 4 nicht aus, daß Begleiter des Fahrers auch eine andere Huppe mitführen. Sie muß jedoch auf denselben Ton gestimmt sein (?) und darf mit der zum Kraftfahrzeug gehörigen Huppe nicht gleichzeitig benutzt werden (Vollmer 40).

e) Über die Anbringung der Huppe ist nichts vorgeschrieben (siehe Abs. IV). Richtig sagt Vollmer (5), daß auch sie so angebracht sein muß, daß sie während der Fahrt jederzeit sofort in Tätigkeit gesetzt werden kann, und zwar, falls kein Begleiter vorhanden, vom Fahrer selbst. — OLG. Dresden (3. Mai 1906 Fischers Z. 31, 198): zwischen Signalhorn und Wagen muß eine dauernde Verbindung bestehen.

f) Die Feuerwehr ist von Nr. 4 ausgenommen (s. § 29).

g) Ist die Benutzung der Huppe anderen Fahrzeugen verboten? Nur, wenn eine ausdrückliche Vorschrift darüber besteht. Die Rechtsgültigkeit einer solchen Vorschrift kann nicht bezweifelt werden, da sie zweifellos „der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs" dient (PVG. § 6. Entsch. d. KG. Voss. Ztg. 2. Februar 1904. AW. 1904, 152).

Von dieser Befugnis haben z. B. Gebrauch gemacht*) 1) in Preußen: Berlin, Reg.-Bez. Stettin, Stralsund, Prov. Posen, Sachsen, Westpreußen; 2) im übrigen Deutschland: Bayern, Braunschweig, Hessen, Lippe, Lübeck, Oldenburg, Reuß ä. L., Kgr. Sachsen (VV. v. 8. Dezember 1905 und 11. September 1906, außer bei Kraftfahrzeugen nur noch bei Feuerwehr und Straßenlokomotiven zulässig; Vollmer 4), S.-K.-Gotha, S.-Meiningen,

*) Siehe Aufzählung der Verordnungen Einleitung S. 27 ff.

S.-Weimar, Schwarzburg-Rudolstadt, Sondershausen, Württemberg; 3) Ausland: Italien.

h) ***Ausland:***

Freiheit in der Wahl des Signalinstruments lassen: Belgien, Großbritannien, Spanien, Vereinigte Staaten. — Huppe in Frankreich (trombe), Italien (tromba, starker Ton, für Räder cornetta mit scharfem Ton), Österreich, Schweiz (tiefer Ton). Neben dem Signalapparat verlangt Charleroi in Belgien noch eine permanente Schelle an der Vorderachse, wie bei Schlitten. In Italien ist nur außerhalb bewohnter Orte und nur subsidiär der Gebrauch anderer Signalinstrumente als der Huppe zulässig.

5. Laterne.

— Früher §§ 7, 31. —

Vgl. Jahrbuch 1907, 123.

a) Der Begriff der **Dunkelheit** wird sich für jede Polizeiverordnung zunächst danach richten, wie die Dunkelheit in den sonstigen, für die anderen Fuhrwerke geltenden Verordnungen erläutert wird. Berlin, Str.-O. § 4: Die Dunkelheit bestimmt sich nach der Zeit, während welcher die Straßenlaternen brennen (vgl. KGJ. 19, 266). Ebenso z. B. Hamburg. Abgesehen davon kann man mit Vollmer (5) als Dunkelheit die Zeit ansehen, während der gewöhnliche Schrift im Freien nicht leserlich ist. KG.: etwa 1 Std. nach S. U. bis 1 Std. vor S. A. (DJZ. 1907, 661). — Andere Bestimmungen:

A. Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang: Portugal, ebenso Frankreich nach Entscheidungen des Kassationshofes (Haber 25), Florida, Kentucky, Süd-Karolina (U. S.).

B. Ab 1/2 Stunde nach Sonnenuntergang (ohne Endbestimmung): Distrikt Kolumbia (Ver. St.); früher auch Bremen, Lübeck (bis 1/2 Stunde vor Sonnenaufgang).

C. 1 Stunde nach Sonnenuntergang bis 1 Stunde vor Sonnenaufgang: früher Gotha, Meiningen, Oldenburg, auch jetzt meist Ver. Staaten.

D. 1 Stunde nach Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang: Italien.

E. Von Beginn der Dämmerung an während der Nachtzeit: Schweiz.

Heller Mondschein entbindet nicht vom Anbrennen der Laternen (KG. AW. 1905, 1063 u. Urteil v. 14. März 1907 DJZ. 661).

b) Den Nebel erwähnen auch die meisten anderen VV. *(Portugal art. 38: wenn so dicht, daß man nicht weiter als 20 m sehen kann).*

c) Die Laternen brauchen nur zu brennen, solange das Fahrzeug sich im „Verkehr" befindet (s. o. z. Überschr. 2 S. 41).

Am Fahrzeug brauchen sich die Laternen nur zu befinden nach eingetretener Dunkelheit und bei starkem Nebel. Dies war früher streitig (s. 1. Aufl. S. 54; KG. 19, 261). Sachsen führte in seinem früheren Schema unter der Spalte „Ergebnisse der Besichtigung" an: „Nicht für zulässig befunden, da Laternen zur Beleuchtung der Erkennungsnummer fehlten". Das ist jetzt nicht mehr berechtigt.

Ebenso wie GZ.: Großbritannien, Massachusetts, Schweiz.

d) **Zahl:** 2. Hierzu kommt die Beleuchtung des hinteren Kennzeichens (§ 10). Haber (82) bedauert, daß in Frankreich die dritte rote Laterne nur bei Automobilen mit Anhängern vorgeschrieben ist, und fordert allgemeine Einführung dieser hinteren Laterne.

Omnibusse, Droschken, Ausland s. u.

e) **Platz:** An den Seiten, eine rechts und eine links, in gleicher Höhe. In Berlin bei Fuhrwerk zur Personenbeförderung so weit wie möglich nach vorn (Str.-O. § 4 zu a).

Ausland: siehe unter m.

f) **Eigenschaften:** hellbrennend, farbloses Glas, Leuchtkraft 20 m. Die Stadt Köln verlangte früher Refraktor-Licht. — Die Übersicht der Fahrbahn wird an Kurven dadurch erschwert, daß das Licht meist tangential vorbeigeht. Abhilfe siehe AW. 1905, 1849; 1906, 448 (Utermöhle). Die Polizei wird hierauf besonders zu achten haben.

g) **Übermäßig** stark wirken die Scheinwerfer, wenn sie dritte Personen oder Tiere schon in erheblicher Entfernung blenden und dadurch ein rechtzeitiges Ausweichen erschweren können. *Auch in England sind Klagen laut geworden über zu helle Automobillaternen, doch hat das Local Government Board keine Abhilfe dagegen gefunden und vertraut darauf, daß die Automobilfahrer selbst diesen Beschwerdegrund beseitigen werden (Addendum 1904, Abs. 6).*

h) Für **Krafträder** genügt, wie 1 Bremse, so auch 1 Laterne (Absatz II). Die eine Laterne muß den Anforderungen der

Ziffer 5 entsprechen. Die Vorschrift über die Anbringung an den Seiten ist nicht anwendbar, die Laterne kann auch vorn befestigt werden.

i) Berliner Omnibusverordnung § 5: drei Laternen. — Kraftdroschken müssen zwei Droschkenlaternen mit Nummern führen, Scheiben im Lichten 14 cm hoch, 13 cm breit, weiß bei Droschken 1. Klasse und Taxametern, blau 2. Klasse, rot Gepäckdroschke (Droschkenordnung § 14). Neben den farbigen Droschkenlaternen müssen die farblosen Kraftfahrzeug-Laternen geführt werden.

k) Eine Bestrafung wegen Übertretung der Ziffer 5 tritt, wie immer, nur im Falle eines **Verschuldens** ein. Wenn die Laternen, obwohl in gutem Zustande, durch die außergewöhnliche Heftigkeit des Windes und des Regens mehrmals ausgelöscht worden sind, trifft den Fahrer keine Schuld. (Kass. Hof 18. Februar 1860 und 10. Januar 1879; Haber 25; vgl. RG. 25. Januar 1903 JW. 111: besonders heftiger Nordostwind).

l) Im Zusammenhange mit Ziffer 5 ist hervorzuheben, daß auch umgekehrt die Beleuchtung gewöhnlicher Fuhrwerke grade zur Sicherheit entgegenkommender Kraftfahrzeuge von großer Bedeutung ist, zumal das Geräusch des Motors das Nahen eines anderen Wagens übertönen kann. Deshalb ist ein Droschkenkutscher, in dessen unbeleuchtetes Fuhrwerk ein Motorradfahrer hineinfuhr, mit Recht wegen fahrlässiger Körperverletzung bestraft worden (AW. 1903, 1218; vgl. 1905, 1544 und preuß. Min.-Erl. Anhang).

m) ***Ausland:***

Belgien: 2 L., 1 hinten für die Ordnungsnummer. Farbe in Charleroi z. B. weiß. Antwerpen: auf den 3 sichtbaren Seiten jeder L. muß in roten oder schwarzen Buchstaben die Ordnungsnummer stehen.

Frankreich: 2 L. Bei Aut. mit Anhängern 3. Außerdem Beleuchtung der hinteren Nummernplatte. Platz vorn, die dritte hinten. 1 weiß, 1 grün; daß eine rechts, die andere links stehen muß, ist nicht vorgeschrieben. Die 3. L. bei Aut. mit Anhängern ist rot.

Großbritannien: 1 L. ganz rechts, weiß nach vorn, rot nach hinten sichtbar, oder besondere rote Laterne hinten. Unbe-

weglich zu befestigen, „as the moving beam (strahl) from these lights is found to be very alarming to horses on a highway". (Vgl. Ord. 1904, Art. II, 7. Addendum 1904, Abs. 5.) Bei Motorrad nicht anwendbar. Außerdem 1 Laterne für hinteres Nummernschild.

Italien: Bei Kraftwagen 3 L., 2 vorn, 1 hinten. Farbe: grün vorn links, weiß hinten, vorn rechts keine Farbe vorgeschrieben. Leuchtkraft ca. 50 m. Hintere Laterne zur Beleuchtung der Lizenznummer. Prüfungsbeamter soll darauf achten, daß keine Entzündung oder Gasentweichung zu befürchten ist, z. B. bei Acetylen-Beleuchtung. Kraftrad 1 weiße Reflektorlaterne vorn.

Österreich: 2 L. bei Wagen, an Vorderseiten, die seitliche Begrenzung des Wagens anzeigend, weiß, Leuchtkraft 20 m. Kraftrad 1 L., ev. seitlicher Beiwagen muß ebenfalls eine die äußere seitliche Begrenzung anzeigende L. haben.

Portugal: 2 L. bei Wagen, 3 bei Wagen mit Anhängern, die dritte hinten. Farbe: 1 grün, 1 weiß, hinten rot. Leuchtkraft 20 m. Motorrad 1 weiße L.

Schweiz: 3 L. bei Motorwagen, die dritte hinten braucht nur zu brennen, wenn der Wagen stillsteht. Farbe: vorn links grün (kann auch in der Mitte weiß sein oder weiße Streifen haben), vorn rechts weiß, hinten rot. Motorvelos 1 weiße L.

Spanien: 3 L., 2 vorn, 1 hinten, vorn 1 weiß, 1 grün, hinten rot.

Ver. Staaten: Meist 2 weiße L. vorn mit Nummern, 1 rote hinten. Nur 1 Vorderlaterne statt 2 verlangen: Iowa, Kansas, Maine, Minnesota, Nord-Dakota, Ohio, Oregon, Pennsylvania, Süd-Karolina, Süd-Dakota, Washington. Überhaupt nur 1 L.: Wisconsin. — Leuchtkraft 100 Fuß: Pennsylvanien, 200: Delaware, Maryland, Massachusetts, 250: New Jersey. — Brennzeit gewöhnlich 1 St. nach SU. bis 1 St. vor SA. SU. bis SA.: Florida, Kentucky, Süd-Karolina. 1/2 St. nach SU.: Distrikt Kolumbia.

6. Rückwärtsgang.

(Marche arrière, Reversier-Vorrichtung, Reversier-Getriebe.*)

a) Ein großer Fehler des Benzinmotors besteht darin, daß er nicht reversierbar ist, d. h. daß die Richtung seiner Drehbewegung sich nicht umkehren läßt. Wenn der Motor für eine Drehung von links nach rechts konstruiert ist, kann man ihn unmöglich sich von rechts nach links drehen lassen (anders Dampfwagen. S. Aut.-Kal. 1903/04, 342). Daher wurde ein besonderer Apparat notwendig für die Rückwärtsfahrt, welche meist aus einem dritten Zahnrad besteht.

Die Anordnung des Rückwärtsganges bedeutet für Preußen eine erfreuliche Neuerung (vgl. AW. 1903, 1270).

b) Nur Wagen, nicht Räder brauchen einen Rückwärtsgang.

c) Eigengewicht s. u. 8.

d) *Ausland: Auch hier ist der Rückwärtsgang immer nur für schwere Maschinen vorgeschrieben, nämlich in Spanien bei mehr als 250 kg Leergewicht, in Frankreich, Portugal bei mehr als 350 kg.*

7. Anbringung der Einrichtungen.

— Früher § 6. —

a) Zu den Griffen zur Bedienung des Motors gehört nicht die Andrehkurbel (vgl. im übrigen Küster 8 ff.).

b) Der Zweck der Vorschrift des Absatzes 4 wird erfüllt durch verschiedene äußere Form der verschiedenen Vorrichtungen und durch ihre verschiedene Stellung, rechts oder links, oben oder unten vom Fahrer u. dgl. Unzulässig wäre es, wenn einzelne Vorrichtungen die Aussicht versperrten oder der Fahrer sich tief bücken oder sich umsehen müßte.

c) ***Ausland*:**

Italien: Die Vorrichtungen müssen im Handbereich sein.

Österreich: Sämtliche Hebel und Griffe des Mechanismus sind so anzubringen, daß sie der Lenker des Fahrzeugs ohne Gefahr einer Verwechselung und ohne die Augen von dem Wege abwenden zu müssen handhaben kann.

---

*) Baudry de Saunier 72ff. Aut. Kal. 1905/6, 67.

d) Der Grundsatz der Betriebssicherheit zwingt zu einer analogen Ausdehnung des Absatzes 4 dahin:

A. Daß auch alle übrigen Vorrichtungen leicht und ohne Verwechselungsgefahr gehandhabt werden müssen (vgl. Vollmer § 3 Anm. 4; Huppe siehe oben 4);

B. daß keine Vorrichtung die Aufmerksamkeit des Lenkers von der Fahrtrichtung ablenken darf. Deshalb schrieb die alte westfälische V. mit Recht vor, daß der Sitz des Fahrers so eingerichtet sein müsse, daß der Ausblick weder nach vorn noch nach hinten behindert ist (§ 2 der Berl. Str.-O. findet nach seinem Wortlaute nur auf die von Zugtieren gezogenen Fuhrwerke Anwendung).

Ausland: Der Satz zu 2 ist deutlich in der spanischen V. ausgesprochen. Mehrere VV. gehen über die deutschen insofern hinaus, als sie noch mehr Teile benennen, die die Aufmerksamkeit nicht ablenken dürfen, z. B. Frankreich, Portugal: sämtliche Manövrier-Organe. Zu erwähnen ist noch die Vorschrift in Frankreich, Portugal, Spanien, daß die Anzeige-Apparate (appareils indicateurs) gut sichtbar plaziert sein müßten.

8. Schild.

— Früher § 8. —

a) Das in Absatz 5 vorgeschriebene Schild dient technischen, nicht polizeilichen Zwecken. Es unterscheidet sich dadurch von dem polizeilichen Kennzeichen des § 5 und ist mit Recht in diesem § 3 geregelt. Das Schild entspricht den technischen Angaben bei Eisenbahnwagen u. dgl. (Das Schild für gewöhnliche Fuhrwerke § 3 der Berl. Str.-O. enthält technische und polizeiliche Angaben.) Die Angaben des Schildes müssen in deutscher Sprache abgefaßt sein (vgl. KG. 10. Dezember 1888; KGJ. 9, 240 ff.).

b) ***Ausland:***

Frankreich und Österreich ähnlich wie Deutschland. Österreich: neu erbaute Kraftfahrzeuge haben die Firmatafel des Erzeugers und die Erzeugungsnummer zu tragen.

c) **Die herstellende Firma.**

Auch diese Angabe dient zur technischen Charakterisierung des Fahrzeugs, da eine polizeiliche Verantwortlichkeit des Herstellers als solchen nicht Platz greift. Wenn der

Hersteller keine eingetragene Firma hat, tritt selbstverständlich sein Name an deren Stelle (so früher Prov. Brandenburg, Sachsen, Schlesien). Der Wohnort des Herstellers gehört zur genauen Angabe (so früher Prov. Sachsen, Anhalt).

Die herstellende Firma ist auch in der Betriebsanzeige anzugeben (§ 4). *In Frankreich wird sie in das Register der numerierten Automobile eingetragen, in Frankreich und Italien auch in die Anmelde- bezw. Prüfungsbescheinigung. Neben der Firma ist die Type und Typennummer in manchen Ländern anzugeben, z. B. Frankreich, Österreich. S. o. b.*

d) **Die Anzahl der Pferdekräfte (PS).**

Die Leistungsfähigkeit des Motors wird herkömmlich durch Pferdekräfte ausgedrückt. Pferdekraft ist die Kraft, welche in der Sekunde eine Arbeit von 75 kg leistet, d. h. in der Sekunde 75 kg 1 m hoch oder 1 kg 75 m hoch hebt.

Die Anzahl der Pferdekräfte ist in der Betriebsanzeige (§ 4) anzugeben und ist vor allem von Bedeutung für die **Steuer** (s. Anh.). Die Leistungsfähigkeit von Explosionsmotoren hängt neben dem Kolbendurchmesser von der jeweiligen Tourenzahl ab. Da es genaue Leistungsmesser für Automobil-Motoren nicht gibt, hat man sich auf empirisch gewonnene Formeln einigen müssen, die das richtige Resultat annähernd ergeben. Die **Formel** für Benzin- und Spiritusfahrzeuge (sogenannte Fabrikanten-Formel) nach den Vorschlägen des Vereins deutscher Motorfahrzeug-Industrieller lautet:

N. (Leistung in PS.) = 0,3 i (Anzahl d. Zyl.) · d^2 (Durchm. in cm) · s (Hub in cm), z. B. Zylinder-Motor von 10 cm Durchmesser und 11 cm Hub = 0,3 · 4 · 100 · 11 = 13,2 PS. (S. Dienstanweisung des sächsischen Ministeriums, Vollmer 41.)*)

Mehrere Fahrzeuge derselben Type können verschieden leistungsfähige Motoren haben (s. Frankreich Zirk. Art. 5 und unten § 4 Abs. 4).

Über die zivilrechtliche Bedeutung der Zusicherung von „5—6 PS." siehe RG. VII 174, 1906; AW. 1907, Nr. 27.

---

*) Vgl. den Antrag Speck im Reichstag 6. Mai 1907, betr. Besteuerung nach den „wirklichen" (?) Pferdekräften.

In New York (Highway law 155) sind Dampfwagen von weniger als 25 PS. von den strengen Vorschriften über Dampfwagen befreit. In New Jersey sind die Kraftfahrzeuge in Klassen geteilt nach der Zahl der PS.; die Führerlizenz berechtigt nur zum Fahren der darin bestimmten Klasse oder einer solchen mit weniger PS.

e) **Das Eigengewicht des Fahrzeugs.**

A. Man unterscheidet Leergewicht (ohne Betriebsmaterial), Betriebsgewicht (mit Betriebsmaterial, z. B. Wasser, Kohlen, Werkzeugen usw.), Nutzlast (Reisende, Gepäck u. dergl.) und Gesamtgewicht des Kraftfahrzeugs.

Ein Hauptvorzug des Serpollet-Wagens gegenüber den alten Dampfwagen (s. o. zur Überschrift 3 b I S. 43) besteht in dem geringen Gewicht (ca. 650 kg). Auch ein Benzinmotor Daimler von 5 PS. wiegt nur ca. 200 kg, und man hat Benzinmotore gebaut, bei denen auf jede effektive Pferdekraft nur 6 kg Eigengewicht fallen (10pferd. Motor z. B. 60 kg). Einen solchen Motor hat Santos Dumont in Paris für sein Luftschiff benutzt. Diese Gewichtsgrenze wird immer mehr nach unten gedrückt. Dagegen wiegen Elektromobile schwerer und ein Dampfomnibus von Scotte hat z. B. ein Leergewicht von 4200 kg, mit Last 5250 kg, ein Personenzug von De Dion et Bouton sogar 9910 kg (s. Müllendorf 17 ff.).

B. Für den Begriff des Kraftfahrzeugs ist sein Gewicht in der Regel gleichgiltig. *Frankreich Zirk. 99: Der Ausdruck Automobil umfaßt „non seulement les automobiles de poids lourds et de poids moyen, mais encore les véhicules legers tels que voiturettes, motocycles etc.“* Doch kann ein besonders großes Gewicht eines der Merkmale der Straßenlokomotive sein. (S. § 1 IV.)

C. Das Gewicht gehört in der Regel zu den Eigenschaften einer bestimmten Type (vgl. unten § 4 Anm. 21, *so ausdrücklich Italien*). *In Österreich hat die Automobil-Prüfungskommission zwecks Feststellung des Begriffs „Type“ die Automobile in drei Gruppen eingeteilt:*

1. Leichte Fahrzeuge wie Motorräder, kleine Transporträder, zweisitzige Voiturettes auch mit einem Notsitz bis zum Gewicht von 400 kg in unbelastetem betriebsfähigen Zustande.

2. *Schwere Fahrzeuge: a) für Personenbeförderung,*
b) für Lastwagen.
3. *Rennfahrzeuge.* (Ztschr. 1901, 8.)

D. Verhältnis von Gewicht und Radbreite: siehe Zusammenstellung unten.

E. **Preuß. Gesetz vom 20. Juni 1887, § 7:** Führer eines Last- und Frachtfuhrwerks müssen auf Kunststraßen dem Chaussee-Aufsichtsbeamten, Polizeibeamten oder Gendarmen auf Erfordern das Ladungsgewicht angeben und glaubhaft nachweisen. Können oder wollen sie diesen Nachweis nicht führen, müssen sie in Begleitung des Beamten das Fuhrwerk bis zum nächsten Ort führen, um dort die Ermittelung des Gewichts vornehmen zu lassen (vgl. Ges. f. Schl.-Hol. v. 27. Juni 1890, GS. 219, ferner vgl. amtl. Erl. zu § 21, IV).

F. Rückwärtsgang siehe oben Nr. 6 und Zusammenstellung unten.

G. Angabe des Gewichts in der Betriebsanzeige § 4, I Nr. 6.

H. Befreiung vom Kennzeichen § 29, II a.

I. Die Gefahr, welche von zu schweren Wagen droht, besteht namentlich in der **Beschädigung der Straßen.** Damit begründet man auch das Automobilverbot in manchen Kantonen der Schweiz, wo die Kunststraßen mit ungeheuren Kosten erbaut sind. Aus demselben Grunde verweigerten holländische Zollstationen den von Belgien kommenden Lastautomobilen das Befahren holländischer Straßen. Doch ist dagegen zu erwähnen, daß beim Kraftfahrzeug das Aufschlagen der Pferdehufe wegfällt, und daß die Räder eines leicht federnden Motorwagens weniger heftig in die Straßenfurchen einfallen, als die manchen anderen Fuhrwerks (vgl. AW. 1903, 1217. Amtl. Erl. zu § 21, IV). *Meldepflicht bei Straßenbeschädigungen in Italien (Art. 44).*

K. **Ausland:** *Im Ausland hängen auch sonstige Bestimmungen vom Gewicht ab, z. B. Fahrerprüfung in Frankreich s. § 14, Konzession s. § 5, Gebühren: engl. act. 96, Art. 8. Schweiz: Angabe des Gewichts auf der Fahrkarte.*

L. **Zusammenstellung:**

Gewicht in kg.	Bestimmungen:
150	Frankreich: Für Motorräder unter 150 kg erhält der Fahrer ein Befähigungszeugnis unter erleichterten Bedingungen.
200	Frankreich: Kraftfahrzeuge mit Anhänge-Voiturettes von nicht mehr als 200 kg einschließlich der Reisenden unterliegen nicht den erschwerenden Bestimmungen der Art. 18—27 des Dekrets vom 10. März 1899.
250	Spanien: Rückwärtsgang.
350	Deutschland, Frankreich, Österreich, Portugal: Rückwärtsgang. Österreich: Rückwärtshemmung.
500	Schleswig-Holstein: Höchster zulässiger Raddruck (Eigengewicht und Nutzlast zusammen) 500 kg bei Felgenbreite von 5—6½ cm (AA. 22. September 1906).
625	Schleswig-Holstein: desgleichen bei Felgenbreite von 6½—10 cm.
762	Großbritannien: a) Wenn das Leergewicht 15 Ztr. (à 50,8 kg) übersteigt, und das Kraftfahrzeug nicht mit Pneumatiks oder elastischen Reifen versehen ist, so ist das Gewicht rechts an sichtbarer Stelle, weiß auf schwarz, oder schwarz auf weiß, mindestens einen Zoll hoch anzugeben (Order 1904, Art. II, 5). b) Bei Leergewicht über 15 Ztr. Radbreite 2½ Zoll.
1000	Preußen: a) auf Kunststraßen können Fahrzeuge mit Gesamtgewicht einschließlich Ladung von höchstens 1000 kg Radfelgen von weniger als 5 cm Breite haben (Gesetz vom 20. Mai 1887). b) Zweirädrige Fahrzeuge dieses Gewichts müssen 5—6½ cm Radfelgenbreite haben. Großbritannien: Bei Leergewicht über eine Tonne Radbreite 3 Zoll.
1250	a) Preußen: Zweirädrige Fahrzeuge dieses Gewichts müssen 6½—10 cm Radfelgenbreite haben.
1250	b) Schleswig-Holstein: Höchster zulässiger Raddruck (s. o.) 1250 kg bei Felgenbreite von 10—15 cm (AA. 22. September 1906).

Gewicht in kg.

1875 Schleswig-Holstein: Siehe Gesetz vom 27. Juni 1890.

2000 a) Preußen: Fahrzeuge dieses Gewichts müssen 5 bis $6^1/_2$ cm Radfelgenbreite haben (außer zweirädrigen).

b) Großbritannien: Bei Leergewicht von 2—3 Tonnen Radbreite 4 Zoll.

2500 Preußen: a) wie vor: $6^1/_2$—10 cm.

b) zweirädrige Fahrzeuge wie vor 10—15 cm.

3000 a) Bayern: Motorwagen von mehr als 3000 kg Gesamtgewicht (Eigengewicht und Ladegewicht) müssen, wenn ohne Gummibeschuhung, eine Felgenbreite von mindestens 10 cm haben (V. 7. Mai 1902 § 2, V. 17. September 1906 § 32).

b) Großbritannien: Nur Fahrzeuge unter 3000 kg ohne Ladung fallen unter die light locomotives (motor cars). Wasser, Feuerung, Akkumulatoren nicht mitgerechnet.

4000 a) Schleswig-Holstein: Mehr als 4000 kg Ladungsgewicht auf nicht ausgebauten Nebenlandstraßen und wichtigeren Nebenwegen nur gestattet, wenn unteilbare Last, und nur mit Genehmigung der Straßenverwaltung (Ges. 27. Juni 1890).

b) Bayern: Kraftfahrzeuge, deren Gewicht bei voller Belastung 4000 kg übersteigt, bedürfen zur Inbetriebnahme besonderer distriktpolizeilicher Erlaubnis.

Einzureichen Gesuch mit Beschreibung, Zeichnung und Angabe, ob und auf welcher Straße etwa ein regelmäßiger Fahrbetrieb eingeführt werden soll. Soweit Staatsstraßen und Gemeindewege durch den Fahrbetrieb berührt werden, wird Gesuch nach Anhörung des zuständigen Kgl. Straßen- und Bauamts bezw. der betr. Gemeindebehörde beschieden (V. 17. September 1906 § 32, vom 7. Mai 1902 § 10).

c) Großbritannien: Fahrzeuge mit Anhängern dürfen bis 4000 kg wiegen, um unter die light locomotives (motor cars) zu fallen.

Gewicht in kg.

5000 Preußen: Fahrzeuge dieses Gewichts müssen 10—15 cm Radfelgenbreite haben.

6000 Berlin: Fahrzeuge mit Ladung dürfen 6000 kg nicht übersteigen.

7500 Preußen: a) Fahrzeuge bis zu diesem Gewicht müssen mindestens 15 cm Radfelgenbreite haben.

b) Ladungsgewichte über 7500 kg sind nur bei unteilbaren Lasten unter Genehmigung der Straßenverwaltung transportabel.

c) Schleswig-Holstein: Mehr als 7500 kg Ladegewicht auf ausgebauten Haupt- und Nebenlandstraßen nur gestattet, wenn unteilbare Last, und nur mit Genehmigung der Straßenverwaltung (Ges. 27. Juni 1890).

b) **Inbetriebnahme.**

Nach den technischen Voraussetzungen der Zulassung des Kraftfahrzeugs im vorigen Abschnitt werden nun die polizeilichen Voraussetzungen im eigentlichen Sinn behandelt: Prüfung und Betriebsanzeige. Über die Befugnis zum Erlasse dieser Vorschriften s. oben S. 34 f.

§ 4.

(I) [1.2] Wenn ein Kraftfahrzeug in Betrieb genommen[3] werden soll, hat der Eigentümer[4] hiervon der zuständigen Polizeibehörde seines Wohnortes[5] eine schriftliche Anzeige[6] zu erstatten, in welcher anzugeben sind:

1. Name, Stand und Wohnort des Eigentümers,
2. die Firma, welche das Fahrzeug hergestellt hat[7],
3. die Bestimmung des Fahrzeugs (Personen- oder Lastfahrzeug)[8],
4. die Betriebsart[9],
5. die Anzahl der Pferdekräfte[10],
6. das Eigengewicht des Fahrzeugs[11],

7. für Lastkraftwagen das Höchstgewicht der Ladung.[11]

(II) Der Anzeige ist das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen[12] beizufügen, das die Richtigkeit der Angaben unter 4 bis 7 sowie ferner bestätigt, daß das Fahrzeug den nach dieser Verordnung zu stellenden Anforderungen genügt.[13–15] Das Gutachten hat der Anzeigende auf seine Kosten zu beschaffen.[16] An Stelle dieses Nachweises kann von der Landespolizeibehörde[17] eine amtliche Prüfung auf Kosten des Anzeigenden vorgeschrieben werden.[18]

(III)[19] Änderungen[a] hinsichtlich der Punkte 1[b], 3 und 4 sowie wesentliche Änderungen hinsichtlich der Punkte 5 bis 7 sind in gleicher Weise anzuzeigen. Eine Änderung des Wohnorts[c] des Eigentümers ist der Polizeibehörde des neuen Wohnorts unter Vorlegung der Bescheinigung (§ 5 Abs. 2) anzuzeigen.[d–g. 20]

(IV)[21] Die zuständige Landespolizeibehörde[d] ist befugt[e], auf Antrag einer Firma[f], deren Sitz sich im Bezirke der Behörde befindet, nach einer auf Kosten der Firma vorgenommenen Prüfung[g] eine Bescheinigung[c] darüber zu erteilen, daß eine fabrikmäßig gefertigte Gattung[a. b] eines Kraftfahrzeugs den nach Maßgabe dieser Verordnung zu stellenden Anforderungen genügt. Bei der Veräußerung[h] eines Kraftfahrzeugs, das einer derart zugelassenen Gattung angehört, kann die Firma dem Abnehmer eine mit laufender Nummer versehene Ausfertigung der Bescheinigung, die auch die Richtigkeit der im Abs. 1 unter 4 bis 7 vorgeschriebenen Angaben bestätigen muß, mit der Wirkung verabfolgen, daß sie das im Abs. 2 geforderte Gutachten ersetzt.[i] Diese Bestimmung

gilt für alle von einer deutschen Zentral- oder Landespolizeibehörde ausgestellten Bescheinigungen über die vorschriftsmäßige Beschaffenheit einer Gattung.[k. 1)]

— Früher §§ 10 bis 12. —

Vergleiche hierzu Behördenübersicht oben zur Überschrift 1. III S. 36.

Besonderheiten zu Abs. 2: **Hamburg** (s. u.).

Abs. 2 Satz 3 fehlt in **Reuß j. L.** und **S.-Altenburg.**

Abs. IV fehlt in **Waldeck.**

1) Die Betriebsanzeige des § 4 gilt gleichzeitig als Antrag auf Zulasung (§ 5). Die beiden §§ stellen somit den Grundsatz der Konzessionspflicht für Kraftfahrzeuge auf. Diesem Konzessionszwang unterliegen nicht nur die im Transportgewerbe verwendeten Fahrzeuge, sondern auch — ein ganz außergewöhnlicher Fall — jedes Privatfahrzeug, sofern damit öffentliche Straßen befahren werden. Zu Unrecht bezweifelte früher Hilse (Haftpflicht der Kraftfahrzeuge 12) die rechtliche Zulässigkeit dieser Vorschrift. Diese ergibt sich mit Sicherheit aus § 6 PVG. (S. 33) und wird wohl neuerdings kaum noch angefochten.

2) Früher bestand in Baden, Bayern, Elsaß-Lothringen, Württemberg Konzessionspflicht nur für Kraftfahrzeuge über 4000 kg und Kraftfahrzeuge mit Anhänger, für andere Kraftfahrzeuge nur polizeiliches Ausschließungsrecht; letzteres (ohne Konzessionspflicht) auch in S.-C.-Gotha, S.-Meiningen; weder Konzessionszwang noch Ausschließungsrecht bestand in Hessen.

3) Inbetriebnehmen bedeutet: dem Verkehr auf öffentlichen Plätzen und Wegen übergeben (s. Einleitung und Überschrift der GZ., Nr. 2 zur Überschrift). Die Benutzung auf einem geschlossenen Fabrikhof z. B. ist konzessionsfrei.*)

Probefahrten. Die Bestimmung des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906 (IV b § 53): „Probefahrten“ (d. h. Fahrten, welche von Fabriken oder Händlern mit den zum Verkauf

*) Nicht aber Fahrt von der Reparaturwerkstatt in den Schuppen des Besitzers (KG., AW. 1907 Nr. 81).

gestellten Fahrzeugen ohne Entgelt veranstaltet werden, Ausführungsbestimmungen § 106) „gelten nicht als Ingebrauchnahme im Sinne dieser Vorschrift" fehlt in den GZ. und kann auch nicht hineininterpretiert werden, da die Ausnahme zwar vom stempelfiskalischen, nicht aber ohne weiteres auch vom sicherheitspolizeilichen Standpunkt aus gerechtfertigt erscheint. Jedoch bestimmen die **Amtlichen Erläuterungen:**

„Fabriken oder Händler, welche mit den zum Verkaufe gestellten Fahr-„zeugen Probefahrten auf öffentlichen Wegen und Plätzen veranstalten „wollen, haben bei der für den Sitz der Firmen zuständigen Polizeibehörde „die Zulassung der Kraftfahrzeuge im Sinne der §§ 4, 5 der Polizeiverord-„nung zu bewirken. Zuverlässigen Firmen kann auf Antrag von der Polizei-„behörde für solche Fälle eine Anzahl von Erkennungsnummern zu wieder-„kehrender Verwendung mit der Maßgabe überwiesen werden, daß die Firma „beim Verkauf eines jeden Fahrzeugs, zwecks Zuteilung der nunmehr end-„gültig zu führenden Erkennungsnummer, ohne Verzug Anzeige an die „für den Wohnort des neuen Eigentümers zuständige Polizeibehörde er-„stattet."

Die für Probefahrten bisher in einzelnen Bundesstaaten übliche Kennzeichnung „Probewagen" ist jetzt höchstens neben dem Kennzeichen des § 5 zulässig (Vollmer 8 Anm. 9).

(Die Beteiligung an einem Rennen ist nach einem Entscheide des Reichsschatzamtes keine steuerfreie Probefahrt, weil die Fahrzeuge dabei nur in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Erzeugnissen anderer Fabriken gezeigt, nicht aber auf ihre Gebrauchsfähigkeit überhaupt geprüft oder einem bestimmten Kaufliebhaber vorgeführt werden sollen. AW. 1907, 61. — Im übrigen s. Anhang.)

Fahrt zum Prüfungsort. Wenn der Prüfungsplatz sich nicht dort befindet, wo das Fahrzeug hergestellt ist, so darf das Fahrzeug an sich nicht zum Prüfungsplatz gefahren werden, da darin ein Verstoß gegen § 6 liegt (vergl. OLG. Dresden Ztsch. 1903, 260). Man kann sich damit helfen, daß man es auf Grund besonderer Erlaubnis von einem anderen Kraftfahrzeug gemäß § 23 oder in sonstiger Weise befördern läßt, ohne das Fahrzeug selbst in Betrieb zu setzen. Läßt sich jedoch die Fahrt zur Prüfungsstelle nach den obwaltenden Umständen unmöglich umgehen, so kann in dieser Fahrt ein Verstoß gegen § 6 nicht erblickt werden, da es nicht die Absicht der V. ist, die Herbeiführung der Prüfung unmöglich zu machen. Die Fahrt zum Prüfungsort muß dann als Teil

der Prüfungsfahrt selbst gelten (Arg. Amtl. Erl. zu § 24 I). Man tut gut, sich zu dieser Fahrt die Begleitung eines Polizeibeamten zu erbitten. (Vgl. Großbrit., unten § 5 Anm. 13 c.)

4) Eigentümer. Daß die Anzeigepflicht dem Eigentümer auferlegt ist und die Zulassung und Kennzeichnung sich nach dessen Wohnort richtet, ist wenig glücklich. Wird das Fahrzeug z. B. dauernd zu Zwecken eines in Berlin befindlichen Geschäftsbetriebes verwendet, wohnt der Eigentümer aber in Leipzig, so muß die Anzeige und Zulassung in Leipzig erfolgen und das Fahrzeug das sächsische Kennzeichen tragen, obwohl es dauernd in Berlin fährt.

Hat der Eigentümer aber gar seinen Wohnsitz im Ausland, so ist eigentlich überhaupt kein Anzeigepflichtiger vorhanden, da die inländische V. dem ausländischen Eigentümer die Anzeige bei der ausländischen Polizeibehörde seines Wohnorts nicht vorschreiben kann. Andererseits ist aber eine amtliche Anzeige, Zulassung und Kennzeichnung im Inland erforderlich, denn nur die vorübergehend in Deutschland befindlichen ausländischen Fahrzeuge sind davon befreit (§§ 24, 6).

Diese offenbare Lücke in den GZ. kann (mit Zuhilfenahme der §§ 6, 24 I b am Ende, 28) nur dadurch ergänzt werden, daß im solchen Fall der inländische (nicht bloß vorübergehende) Besitzer des Fahrzeugs für die Anzeige und die Führung des Kennzeichens als verantwortlich anzusehen ist. Deshalb sagt auch die Ausf.-Anw. von **Westfalen** zur Einleitung, daß im Sinne der V. unter Polizeibehörde die Ortspolizeibehörde des Besitzers des Kraftfahrzeugs zu verstehen ist.*)

5) Zuständig ist die Polizeibehörde des Wohnorts. Unerheblich ist, wo das Fahrzeug sich befindet (z. B. Eigentümer wohnt in Berlin, das Fahrzeug ist in der Fabrik in Tegel; dann ist Berlin zuständig). Bei offenen Handelsgesellschaften und juristischen Personen gilt der Sitz des Unternehmens als Wohnort (Vollmer 7). — Ortspolizeibehörde siehe zur Überschrift 1 II A S. 34.

*) Die Aut.-Statistik kennt den Begriff des „regelmäßigen Standortes" des KFz. (s. Anhang). Vgl. Österreich (§§ 13, 26), s. u. § 5 Anm. 13e.

6) Anzeige.

Amtl. Erl.: „Um das Schreibwerk zu vermindern und um zeitraubende Rückfragen zu vermeiden, empfiehlt es sich, daß die Anmeldung von Kraftfahrzeugen bei der Polizeibehörde auf Formularen nach nachstehendem Muster erfolgt.“

Muster der Anmeldung.

.........................., den .... 190..

(Wohnung) .... (Nr.) ......

1. Name, Stand und Wohnort des Eigentümers:

....

2. Die Firma, welche das Fahrzeug hergestellt hat:

....

3. Die Bestimmung des Fahrzeugs:

....

4. Die Betriebsart:

....

5. Die Anzahl der Pferdekräfte:

....

6. Das Eigengewicht des Fahrzeugs:

....

7. Das Höchstgewicht der Ladung: (Nur bei Lastwagen.)

....

An

d ....

zu

....

D ....

zeige ich hiermit an, daß ich das nebenstehend beschriebene Kraftfahrzeug in Betrieb nehmen will. Das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen, welches die Richtigkeit der Angaben unter 4 bis 7 sowie ferner bestätigt, daß das Fahrzeug den polizeilich zu stellenden Anforderungen entspricht, liegt bei.

(oder: Eine Bescheinigung, welche die Richtigkeit der Angaben unter 4 bis 7 sowie ferner bestätigt, daß die dem vorzuführenden Fahrzeug entsprechende, fabrikmäßig gefertigte Wagengattung den polizeilichen Anforderungen entspricht, liegt bei.)

Ich beantrage, die Erkennungsnummer für das Fahrzeug anzugeben, einen Termin für seine Vorführung zwecks Abstempelung der Kennzeichen anzusetzen, es demnächst zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zuzulassen und die hierüber auszufertigende Bescheinigung an mich auszuhändigen.

(Name) ....

(Stand) ....

Spätestens 3 Tage vor der Ingebrauchnahme ist auch die Erteilung der **verstempelten Erlaubniskarte** zu beantragen (§ 57 Reichsstempelgesetz).

7) Über die herstellende Firma siehe § 3 Nr. 8 c.

8) Über die Bestimmung des Fahrzeugs siehe z. Überschrift S. 46. Obligatorisch ist nur die Angabe, ob Personen- oder Lastfahrzeug (vgl. §§ 13. 29).

9) Über Betriebsart siehe S. 43.

10) Über Pferdekräfte siehe § 3 Nr. 8d.

11) Über Gewicht siehe § 3 Nr. 8e.

12) Die **Prüfung** des Fahrzeugs ist obligatorisch. Früher galt in Norddeutschland nur polizeiliche Prüfung (vgl. 1. Auflage 64. 67. 70. Bekanntm. des Polizeipräs. Berlin vom 29. Juli 1901). Jetzt erfolgt die Prüfung entweder durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder (Satz 3) durch die Polizeibehörde. Die erstere Methode (Beifügung eines Sachverständigengutachtens zur Anzeige) stammt aus den süddeutschen VV.

Der Sachverständige muß amtlich, d. h. von der zuständigen Polizeibehörde oder der vorgesetzten Behörde, anerkannt sein, ein für alle mal oder von Fall zu Fall. Sachverständiger ist in **Reuß j. L.** der fürstliche Gewerbeinspektor, in **S.-Altenburg** der herzogliche Gewerbeinspektor (beide Staaten kennen keine polizeiliche Prüfung, s. Nr. 18); in **Sachsen** sind allgemein anerkannt die Mechanisch-Technische Versuchsanstalt der Technischen Hochschule zu Dresden und die Technische Kommission des Sächsischen Automobilklubs (siehe Vollmer 7 Anm. 4).

Amtl. Erl. (z. B. Westfalen): „Die Zulassung von Gutachten der in andern preuß. Provinzen oder anderen Bundesstaaten anerkannten Sachverständigen ist unbedenklich, wenn gegen die Sachkenntnis der Sachverständigen und gegen die Echtheit der Bescheinigungen Bedenken nicht vorliegen. Sich hierüber Gewißheit zu verschaffen, ist Sache der verantwortlichen Ortspolizeibehörde."

Für Preußen bestimmt die **Ministerial-Verfügung** vom 29. September 1903 betreffend die Prüfung der Kraftfahrzeuge und die Ausstellung von Bescheinigungen für die Wagenführer (Min.-Bl. 1903, 217):

„Wie wir aus den Berichten auf den Runderlaß vom 28. Oktober v. J. ersehen haben, ist das Verfahren bezüglich der Prüfung der Kraftfahrzeuge und der Ausstellung von Bescheinigungen für die Wagenführer in den ein-

zelnen Landesteilen sehr verschieden geregelt. Um eine tunlichst gleichmäßige Handhabung der polizeilichen Vorschriften für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Bereiche der ganzen Monarchie sicher zu stellen, ist es erwünscht, einheitliche Anordnungen für das Verfahren zu treffen, soweit dies bei der Verschiedenartigkeit der örtlichen Verhältnisse möglich ist. Unter Berücksichtigung der in Ihren Berichten enthaltenen Vorschläge ersuchen wir Eure Exzellenz daher, das in den einzelnen Teilen der dortigen Provinz bisher beobachtete Verfahren im Sinne der nachstehenden Ausführungen einer Nachprüfung zu unterwerfen und gegebenenfalls für eine entsprechende Änderung der bisher getroffenen Anordnungen Sorge zu tragen.

1. Die Prüfung der Kraftfahrzeuge wird zweckmäßig in den Stadtkreisen sowie den im § 27 der Kreisordnung für die Provinz Hannover vom 6. Mai 1884 genannten Städten von der Polizeiverwaltung und in den übrigen Städten sowie in den Landkreisen seitens des Landrates wahrzunehmen sein. In denjenigen Fällen, in denen die Organe dieser Behörden ein abschließendes Urteil über die Zulässigkeit des Fahrzeuges nicht abzugeben vermögen, empfiehlt sich die Hinzuziehung der unter Ziff. 2 erwähnten Sachverständigen.*)

2. Als Sachverständige zur Erteilung von Bescheinigungen im Sinne der Ziff. 9 des Runderlasses vom 15. Dezember 1900 (§ 21 der Verordnung) sind die Ingenieure der Dampfkessel-Überwachungsvereine besonders geeignet. Der Umstand, daß die Grenzen der Zuständigkeitsbereiche dieser Vereine nicht immer mit den politischen Grenzen der Kreise oder Regierungsbezirke zusammenfallen, ist hierbei ohne Bedeutung, da die Sachverständigen durch ihre Ernennung ohne örtliche Beschränkung allgemein die Befugnis erhalten, die erwähnten Bescheinigungen auszustellen. Die Gebührenfrage wird durch Vereinbarung mit den beteiligten Überwachungsvereinen zu regeln sein. Um indessen auch in diesem Punkte überall tunlichst gleichartige Verhältnisse zu schaffen, behalten wir uns vor, mit dem Ausschuß des Zentralverbandes der preußischen Dampfkessel-Überwachungsvereine zu Frankfurt a. O. in Verbindung zu treten.

Die Ernennung der Sachverständigen muß dem Regierungspräsidenten vorbehalten bleiben. Es empfiehlt sich, die Namen der zu Sachverständigen ernannten Ingenieure im Amtsblatt zu veröffentlichen.

Soweit das in den verschiedenen Bezirken bisher beobachtete Verfahren hiervon abweicht, ist eine alsbaldige Änderung nur dann erforderlich, wenn sich Mängel herausgestellt haben, die eine Aufhebung der früher getroffenen Anordnungen ohnehin wünschenswert erscheinen lassen. Im übrigen würde nichts dagegen einzuwenden sein, daß die bisher ernannten Sachverständigen bis auf weiteres neben den außerdem noch zu bezeichnenden Ingenieuren der Dampfkessel-Überwachungsvereine in Tätigkeit bleiben. Die Anordnungen des Runderlasses vom 3. Januar 1901 bleiben unberührt.

---

*) Jetzt anderes Verfahren, s. Anm. 18.

Die Entscheidung über die Frage, in welchen Fällen eine Änderung des gegenwärtig üblichen Verfahrens erforderlich ist, wollen wir Ihrem Ermessen überlassen.

3. Die Beaufsichtigung der Fahrschulen muß dem Regierungspräsidenten vorbehalten bleiben, da diese Einrichtungen für die Entwickelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen im Laufe der Zeit voraussichtlich eine wesentliche Bedeutung erhalten werden. Etwaige Zweifel wegen der an solche Schulen zu stellenden Anforderungen werden gegebenenfalls unter Hinzuziehung der in Ziffer 2 des Erlasses erwähnten Sachverständigen aufzuklären sein.

Berlin, den 29. September 1903.

Der Minister des Innern. I. A.: v. Kitzing.

Der Minister für Handel und Gewerbe. I. V.: Lohmann.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten. I. V.: Schulz."

Hierzu vgl. **Bekanntmachung des Berliner Polizeipräsidenten**, 29. Juli 1901 (Haynsche Sammlung Nachtrag 157):

„Als von mir anerkannte Sachverständige, welche sich bereit erklärt haben, für die Führer von Kraftfahrzeugen die im § 21*) der Verordnung vorgeschriebenen Befähigungszeugnisse auszustellen, bezeichne ich auf weiteres folgende Herren:

[1. Direktor Altmann von der Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin, zu Marienfelde bei Berlin, Stadtbureau Unter den Linden 43].**)

2. Oberingenieur Moewes, Südende bei Berlin.

3. Direktor Freund von der Permanenten Automobilausstellung zu Berlin, Dorotheenstr. 6.

4. Ingenieur Vollmer, Charlottenburg, Salzufer 4.

5. Direktor Lontzky, Berlin, Französische Str. 49.

6. Zivilingenieur Zechlin, Charlottenburg, Englische Str. 1.

7. Stadtelektriker Privatdozent Dr. Kallmann, Berlin, Klosterstr. 68.

Der letztere wird jedoch nur Bescheinigungen über die Befähigung zur Führung von elektrischen Kraftfahrzeugen ausstellen."

Muster für ein Gutachten:

Gutachten.

Auf Grund des § 4 der Verordnung, betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, vom .... ist das in der beifolgenden Anmeldung beschriebene Kraftfahrzeug des .... von dem Unterzeichneten am .... 19... in .... untersucht worden. Dabei hat sich ergeben:

*) Jetzt § 14.

**) † August 1905 bei einer Explosion in Breslau.

1. die Angaben 4—7 der Anmeldung sind richtig,
2. das Fahrzeug entspricht den nach §§ 2 und 3 der angeführten Verordnung zu stellenden Anforderungen.

........................, den .... 19...

....
Sachverständiger.

13) **Umfang der Prüfung.** Das Kraftfahrzeug muß allen vorgeschriebenen Bestimmungen genügen. Die Prüfung, ob das Kennzeichen ordnungsmäßig angebracht ist, liegt jedoch stets der Polizeibehörde, nicht dem Sachverständigen ob (§ 8 und Amtl. Erl. dazu).

Die Prüfung muß mit der peinlichsten Sorgfalt und Genauigkeit ausgeführt werden und darf keinen Teil des Fahrzeugs außer acht lassen. Der prüfende Beamte kann vor der endgültigen Bestätigung diejenigen Bedingungen bezeichnen, welche nötig sind, um die volle Betriebssicherheit herzustellen. Die Behörde kann auch ein für allemal bestimmte Teile oder Einrichtungen als betriebsunsicher bezeichnen und so deren Verwendung hindern (so verbietet *Italien im allgemeinen den Gebrauch komprimierter oder flüssig gemachter Gase als Energiequellen).*

Von der Bedeutung der Prüfung für die Betriebs- und Verkehrssicherheit legen die italienischen, vom Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen Ausführungsnormen, die den Einzelheiten der Prüfung mehrere Seiten widmen, beredtes Zeugnis ab. Diese Normen, welche Besichtigung (visita) und Probefahrt (prova) unterscheiden, können als mustergültig bezeichnet werden.

Über die Art und Weise der Prüfung gibt das Zirkular des französischen Ministers Krantz von 1899 bemerkenswerte Anleitungen. Einerseits sollen Unfälle und unnütze Beschädigungen des Fahrzeugs vermieden, anderseits aber die völlige Sicherheit, namentlich der Bremsen, dargetan werden. Beide Bedingungen sollen dadurch vereint werden, daß man das unbekannte Fahrzeug nicht gleich zuerst bei großer Geschwindigkeit schroff anhalten läßt, zumal an abschüssigen Stellen, sondern daß man stufenweise fortschreitet bis zu den strengsten Anforderungen, wobei nicht vergessen werden soll, daß das Fahrzeug nach bestandener

Prüfung auf sämtlichen noch so abschüssigen Wegen im ganzen Lande fahren darf.

Das Reglement, sagt der Minister, gibt den Beamten beträchtliche Befugnisse. „In der Ausübung dieser neuen Funktionen müssen sie sich bemühen, die berechtigten Anforderungen der öffentlichen Sicherheit in Einklang zu bringen mit der gerechten Förderung einer hochinteressanten Industrie, die um so mehr ermutigt zu werden verdient, als sie noch in ihren Anfängen ist. Wie der Geist des Dekrets vom 10. März 1899 beweist, soll ihre Freiheit nur beschränkt werden, wenn es nötig ist, um sie allgemeineren oder höheren Interessen zu opfern."

14) **Prüfung der Dampfkraftfahrzeuge.**

a) „Das Prinzip der Dampfmaschine ist ein höchst einfaches. Irgend ein Feuerraum, welcher Kohle, Gas, Petroleum, mit einem Worte eine Wärmequelle enthält, erhitzt einen großen geschlossenen, Dampfkessel genannten Behälter, der ungefähr bis zur Hälfte mit Wasser gefüllt ist. Infolge der Hitze verwandelt sich das Wasser in Dampf, d. h. in ein gasartiges Fluidum, dessen Moleküle eine starke Tendenz haben, sich voneinander zu entfernen. . . . Die Kraftäußerung der sich gegenseitig abstoßenden Moleküle wird dazu benutzt, den Kolben im Zylinder zu bewegen" (Baudry de Saunier 22 f.). Der Dampfkessel ist also der regelmäßige Kraftträger (s. zur Überschrift 3 b I S. 43) im Dampfkraftfahrzeug.

b) Mit Rücksicht auf die Gefahr, welche insbesondere der starke Druck des Wasserdampfes auf die Kesselwände hervorruft, bestimmt

§ 24 Gewerbeordnung.

„Zur Anlegung von Dampfkesseln, diese mögen zum Maschinenbetriebe bestimmt sein oder nicht, ist die Genehmigung der nach den Landesgesetzen zuständigen Behörde erforderlich. Dem Gesuche sind die zur Erläuterung erforderlichen Zeichnungen und Beschreibungen beizufügen.

Die Behörde hat die Zulässigkeit der Anlagen nach den bestehenden bau-, feuer- und gesundheitspolizeilichen Vorschriften, sowie nach denjenigen allgemeinen polizeilichen Bestimmungen zu prüfen, welche von dem Bundesrat über die Anlegung von Dampfkesseln erlassen werden. Sie hat nach dem Befunde die Genehmigung entweder zu versagen, oder unbedingt zu erteilen, oder endlich bei Erteilung derselben die erforderlichen Vorkehrungen und Einrichtungen vorzuschreiben.

Bevor der Kessel in Betrieb genommen wird, ist zu untersuchen, ob die Ausführung der Bestimmungen der erteilten Genehmigung entspricht.

Wer vor dem Empfange der hierüber auszufertigenden Bescheinigung den Betrieb beginnt, hat die im § 147 angedrohte Strafe verwirkt.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten auch für bewegliche Dampfkessel.

Für den Rekurs und das Verfahren über denselben gelten die Vorschriften der §§ 20 und 21."

Auf Grund dieses Gesetzes sind ergangen:

a) Preußisches Gesetz vom 3. Mai 1872.

b) Allgemeine polizeiliche Bestimmungen des Bundesrates vom 5. August 1890.

c) Bestimmungen des Polizeipräsidenten von Berlin vom 14. Oktober 1890.

d) Preuß. Min.-Erlasse vom 25. März, 18. Mai und 28. November 1897.

e) Preuß. Min.-Erlaß vom 12. März 1900.

f) Anweisung des Preuß. Handelsministers vom 9. März 1900 (s. Haynsche Sammlung 2, 38 ff.).

g) Der Dampfkessel eines Dampfwagens ist ein beweglicher Dampfkessel im Sinne des § 24 Abs. 4 GO. (§ 16 Best. vom 5. August 1890; Best. vom 14. Oktober 1890 Nr. II). Deshalb bestimmt **Bremen:** „Bei Fahrzeugen mit Dampfbetrieb ist von dem Nachsuchenden außerdem der Nachweis zu führen, daß die für den Betrieb von Dampfkesseln bestehenden besonderen Vorschriften befolgt sind." (Diese Bestimmung galt früher in fast ganz Norddeutschland.)

Nach § 1 Anw. vom 9. März 1900 können für Klein- oder Zwergkessel besondere **Ausnahmen** zugelassen werden. Die GZ. lassen keine Ausnahmen zu, wohl aber die beiden folgenden **Ministerialverfügungen** (vgl. Vorwerk 22).

1. Verfügung vom 3. Januar 1900, betr. die Bestimmung, daß Serpollet-Dampferzeuger als Dampfkessel anzusehen sind (Min.-Bl. 1900, 94):

„Serpollet-Dampferzeuger*), bestehend aus starkwandigen, im Feuerraum liegenden Röhren von geringem lichten Querschnitt, denen Wasser nur in dem Maße zugeführt wird, als dem Gewichte des verbrauchten Dampfes entspricht, sind, obwohl die Röhren im allgemeinen nur mit überhitztem Dampf angefüllt sind, nicht als Dampfüberhitzer im Sinne des § 22 Ziff. 2 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von Dampf-

---

*) S. o. S. 43.

kesseln, vom 5. August 1890 (Min.-Bl. 1890, 227), sondern als Dampfkessel anzusehen und demgemäß im Bereiche meiner Verwaltung der Genehmigungspflicht nach § 24 GO. unterworfen.

Der Besonderheit der Kesselbauart entsprechend, werden jedoch diesen Kesseln nach Anhörung der technischen Deputation der Gewerbe im Einverständnis mit dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten nachfolgende Erleichterungen gewährt:

I. Hinsichtlich der Durchführung der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen vom 5. August 1890:

Der § 2 Abs. I daselbst findet keine Anwendung, auch wenn die Kessel mit einem Dampfsammelrohr von mehr als 10 cm Weite versehen sind. Der Ausrüstung der Kessel kann auf die Speisevorrichtungen, ein Manometer mit Kontrollflansch, ein Sicherheitsventil und das etwa an der Kesselverkleidung anzubringende Fabrikschild beschränkt werden. Falls mit der Speisevorrichtung ein Sicherheitsventil in der Weise verbunden wird, daß der Rücklauf des Speisewassers bewirkt wird, sobald der genehmigte Dampfdruck überschritten wird, so kann dieses Sicherheitsventil an Stelle des vorgeschriebenen treten.

II. Hinsichtlich der Anweisung, betr. die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel, vom 15. März 1897 (Min.-Bl. 1897, 55):

Die regelmäßig wiederkehrenden Untersuchungen werden auf eine alle 6 Jahre zu wiederholende äußere Untersuchung unter Fortfall der Druckproben und inneren Untersuchungen beschränkt. Von der ersten Druckprobe und Annahme ist nicht Abstand zu nehmen, eine Ermäßigung der Gebührensätze hierfür findet nicht statt. Dagegen werden die Jahresgebühren für solche Kessel auf den dritten Teil der für bewegliche Kessel festgesetzten Beträge herabgesetzt, wobei die Heizfläche nach Maßgabe der Gesamtfläche der im Feuer liegenden Rohre zu berechnen ist.

Berlin, den 3. Januar 1900.

Der Minister für Handel und Gewerbe.
I. V.: Lohmann."

2. Verfügung vom 13. Juni 1902, betr. die Kesselrevision von Dampfautomobilen (Min.-Bl. 1902, 137):

„Nach § 26 Abs. III der Anweisung, betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel, vom 9. März 1900 (Min.-Bl. 1900, 139), sind die Besitzer beweglicher Dampfkessel verpflichtet, ihren Betrieb vor dem Beginn der Ortspolizeibehörde anzumelden, auch liegt ihnen nach § 27 Abs. V a. a. O. die Verpflichtung ob, die Genehmigungsurkunde nebst Anlagen und das Revisionsbuch an der Betriebsstätte des Kessels aufzubewahren und jedem zur Aufsicht zuständigen Beamten oder Sachverständigen auf Verlangen vorzulegen. Die Anwendung dieser Bestimmungen auf Kraftfahrzeuge (Automobilwagen) mit Dampfbetrieb würde durch die damit verbundene Beschränkung der Verkehrsfreiheit die Benutzung dieser Fahrzeuge als Verkehrsmittel wesentlich beeinträchtigen; auch wird der durch sie verfolgte Zweck in denjenigen Bezirken, in welchen der Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch

besondere Polizeiverordnungen geregelt worden ist*), durch die Verpflichtung der Besitzer zur Anmeldung ihres Betriebes bei der Ortspolizeibehörde ihres Wohnorts, durch die Zuteilung einer an dem Fahrzeuge anzubringenden Erkennungsnummer, durch die Beschränkung des Verkehrs der Kraftfahrzeuge auf besondere Wege und die Verpflichtung, auf Anruf polizeilicher Exekutivbeamten anzuhalten, vollständig erreicht. Es erscheint daher unbedenklich, Dampfautomobile in denjenigen Bezirken, in welchen die erwähnten besonderen Bestimmungen bestehen, von der Verpflichtung der ihre Verkehrsfreiheit beschränkenden Bestimmung des § 26 der Kesselanweisung zu entbinden, wenn die Ortspolizeibehörden des Wohnorts der Fahrzeugbesitzer besonders darauf hingewiesen werden, daß ihnen bei Fahrzeugen mit Dampfbetrieb die Verpflichtung obliegt, dem zuständigen Dampfkessel-Überwachungsverein von der Inbetriebsetzung solcher Fahrzeuge Kenntnis zu geben. Auch in denjenigen Bezirken, in welchen die erwähnten besonderen polizeilichen Bestimmungen nicht bestehen, genügt es für die Folge, daß Automobildampfkessel nur bei der Ortspolizeibehörde des Wohnortes der Fahrzeugbesitzer anzumelden sind.

Ferner halten wir es für unbedenklich, die Besitzer der Fahrzeuge, deren Person der Heimatsbehörde durch die Anmeldung des Betriebes genügend bekannt ist, von der Mitführung der Konzessionsurkunde und des Revisionsbuchs für den Dampfkessel zu entbinden, wenn diese Papiere erstmalig bei der Anmeldung vorgelegt werden. Es wird sich empfehlen, sie bei der Übermittlung der Anzeige der Inbetriebsetzung an den Dampfkesselverein gegen Retournierung beizufügen, um sie auf Vollständigkeit und darauf prüfen zu lassen, ob die fälligen Revisionen des Kessels nicht verabsäumt worden sind.

Ew. (Titel) ersuchen wir, die Polizeiverwaltungen Ihres Bezirks hiernach mit entsprechender Anweisung zu versehen. Dem Zentralverbande der preußischen Dampfkessel-Überwachungsvereine in Frankfurt a. O. ist Abschrift dieses Erlasses mitgeteilt worden.

Berlin, den 13. Juni 1902.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten. I. A.: Schultz.

Der Minister für Handel u. Gewerbe. I. A.: Neuhaus.

Der Minister des Innern. I. V.: Peters."

15) Prüfung der Kraft**omnibusse** und **-Droschken:** Berl. Omn.-V. § 4, Dr.-O. §§ 1, 2 bleiben in Geltung (Droschkenschein). Absatz IV.V § 2 Dr.-O. s. Anhang.

16) Die **Kosten** der polizeilichen Prüfung und Zulassung des Fahrzeugs durften früher nicht vom Besitzer gefordert

*) Was jetzt überall der Fall ist (s. S. 27).

werden (anders die Kosten des Führerscheins, vgl. 1. Auflage 82). Jetzt ist maßgebend für Preußen das

Gesetz,
betr. die Kosten der Prüfung überwachungsbedürftiger Anlagen,

vom 8. Juli 1905.

§ 1. Soweit durch Polizeiverordnung des Oberpräsidenten, des Regierungspräsidenten (in Berlin des Polizeipräsidenten) oder des Oberbergamts angeordnet wird, daß

1. Aufzüge,
2. Kraftfahrzeuge,
3. Dampffässer,
4. Gefäße für verdichtete oder verflüssigte Gase,
5. Mineralwasserapparate,
6. Acetylenanlagen,
7. Elektrizitätsanlagen.

durch Sachverständige vor der Inbetriebsetzung oder wiederholt während des Betriebes geprüft werden, kann in diesen Verordnungen den Besitzern die Verpflichtung auferlegt werden, die hierzu nötigen Arbeitskräfte und Vorrichtungen bereitzustellen und die Kosten der Prüfung zu tragen.

§ 2. Über Art und Umfang der in die Polizeiverordnungen aufzunehmenden Anlagen, sowie über die bei Prüfung dieser Anlage anzuwendenden Grundsätze erläßt der zuständige Minister allgemeine Anweisungen.

§ 3. Mitglieder von Vereinen zur Überwachung der im § 1 bezeichneten Anlagen, die den Nachweis führen, daß sie die Prüfungen mindestens in dem behördlich vorgeschriebenen Umfange durch anerkannte Sachverständige sorgfältig ausführen lassen, können durch den Minister für Handel und Gewerbe von den amtlichen Prüfungen ihrer Anlagen widerruflich befreit werden.

Die gleiche Vergünstigung kann einzelnen Besitzern derartiger Anlagen für deren Umfang gewährt werden, auch wenn sie einem Überwachungsverein nicht angehören.

§ 4. Die Kosten der Prüfungen können nach Tarifen berechnet werden, deren Festsetzung oder Genehmigung (§ 3 Abs. 1) den zuständigen Ministern vorbehalten bleibt.

§ 5. Die Beitreibung der gemäß § 4 amtlich festgesetzten Kosten der Prüfungen erfolgt im Verwaltungsverfahren.

§ 6. Dieses Gesetz findet keine Anwendung auf solche Anlagen, die der staatlichen Aufsicht nach dem Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetzsamml. S. 505) oder nach dem Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 (Gesetzsamml. S. 225) unterliegen.

§ 7. Die zuständigen Minister sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

17) **Landespolizeibehörde:** s. Behördenübersicht zur Überschrift 1 III S. 36 ff.

18) Dieser Satz fehlt in **Reuß j. L.** und **S.-Altenburg** (s. o. Nr. 12). **Hamburg** und **Mecklenburg** schreiben umgekehrt prinzipaliter amtl. Prüfung durch die Polizeibehörde (bezw. Techn. Kommission) vor, wovon bei Vorlegung eines Gutachtens abgesehen werden kann.

Der Ort der Prüfung ist nicht vorgeschrieben. Der Ausgangspunkt wird gewöhnlich der Sitz der Behörde sein, der das Fahrzeug vorzuführen ist (s. Berliner Bekanntmachung vom 29. Juli 1901. **Hamburg:** Vorführung. **Mecklenburg:** an einem von der Techn. Kommission zu bestimmenden Ort). *Im übrigen wird das französische Zirkular von 1898 Art. 6 zum Vorbild dienen können; danach sollen Wege mit gewöhnlicher Neigung gewählt werden, auf denen sehr wenig Verkehr herrscht, und der Versuch soll unterbrochen werden, wenn nahende Pferde Zeichen von Angst erkennen lassen.*

Fahrt zum Prüfungsort s. o. Anm. 3.

19) — Früher § 20 PV. —

a) Die Anzeige von **Änderungen** (außer Veräußerung des Fahrzeugs und Domizilwechsel) war bisher nicht vorgeschrieben (vgl. 1. Aufl. 104. Dampfkessel-V. 9. März 1900 § 28). *Anders in Großbritannien (Order 1903 Art. V) Italien, Portugal.* Zweck der Vorschrift ist die Ermöglichung fortdauernder polizeilicher Kontrolle über das Fahrzeug im Interesse der Sicherheit und Ordnung (daher zulässig auf Grund des § 6 PVG., vgl. unten §. 26 I).

b) Außer der Anzeigepflicht können weitere Folgen der Änderung sein:

A. Bezüglich der Steuer (§ 112 Ausf.-Best. zum Reichsstempelgesetz), s. Anh.

B. Erfordernis einer neuen Sachverständigenbescheinigung oder amtlichen Prüfung.

C. Neues Kennzeichen (§ 5 III).

D. Vgl. ferner § 3 Anm. 8 d. e S. 86 f.

Nach dem Wortlaut („in gleicher Weise anzuzeigen") ist eine neue Prüfung auch bei bloßer Änderung zu 1, insbe-

sondere also bei Veräußerung des Fahrzeugs erforderlich, auch wenn das Fahrzeug selbst nicht geändert wird. So fassen es auch die amtlichen Erläuterungen zu § 5 III auf. Dies ist merkwürdig, da die Prüfung und die Bescheinigung (§ 5) sich auf das Fahrzeug als solches beziehen, ohne Rücksicht auf den Eigentümer („Das umseitig beschriebene Kraftfahrzeug ist hier geprüft... und zugelassen worden usw."), und der Punkt 1 (Nationale des Eigentümers) auch bei der ersten Anzeige keiner Bestätigung bedarf, wie die Punkte 4 bis 7.

Der Verkäufer des Kraftfahrzeugs kann danach nicht verpflichtet sein, dem Käufer die Bescheinigung auszuliefern (BGB. §§ 444. 97 unanwendbar).

Steuer bei Veräußerung: Stempelgesetz § 56 III Ausf.-B. § 114.

Die Anzeigepflicht zu Punkt 1 war übrigens früher, als das System der lokalen Kennzeichen galt (§ 7), noch von größerer Bedeutung als jetzt.

c) Nur die Veränderung des Wohnorts, nicht der Wohnung innerhalb eines Orts verpflichtet zur Anzeige (s. jedoch unten g); auch nicht vorübergehende Verlegung des Aufenthalts an einen andern Ort. **Lübeck:** Wohnortsänderung innerhalb des Staatsgebiets ist dem Pol.-Amt Lübeck, Wohnortsverlegung nach anderm Ort ist der PBeh. des neuen Wohnorts anzuzeigen. — **Schleswig-Holstein:** OrtsPBeh. des neuen Wohnorts zeigt die Wohnortsänderung der Zulassungsbehörde binnen 3 Tagen an.

d) Nicht anzuzeigen ist die Übertragung des Besitzes auf andere Personen (Mieter, Entleiher).

e) Frist für die Anzeige ist nicht vorgeschrieben. Sie muß daher sofort erfolgen, sobald die Veränderung erfolgt (früher zu Punkt 1: Braunschweig 3 Tage, Hessen 8 Tage).

f) Folgen der unterlassenen Anzeige:

1. Bestrafung § 28.
2. Untersuchung und ev. Ausschließung § 26.

g) Berliner Omnibus-V. § 15: Von jeder Verlegung der Wohnung hat Unternehmer dem Verkehrskommissariat binnen 24 Stunden schriftliche Anzeige zu machen. Droschken-O. § 33

ebenso und bei jeder Veränderung des Orts, wo die Wagen untergebracht sind.

20) Anzeige- und Konzessionspflicht im **Ausland** s. zu § 5 Anm. 13.

21) **Typenbescheinigung.**

— Früher §§ 11. 12. —

a) Type ist eine fabrikmäßig gefertigte Fahrzeuggattung.

Das französische Zirkular von 1899 § 5 sagt hierüber: „Unter Fahrzeugtype darf man nicht bloß die Natur der Kraftquelle und das System der Motorapparate verstehen, sondern namentlich dasjenige der Übertragungs-, Brems- und Lenkvorrichtungen, desgleichen alle Anordnungen, welche die Methode charakterisieren, durch welche das Fahrzeug den Vorschriften der Art. 2—6 (entsprechend unseren §§ 2ff.) nachkommt. So können zum selben Typus 2 Fahrzeuge gehören, deren Wagengestell abweicht; nicht aber werden zum selben Typus 2 Fahrzeuge gehören, deren Bremsen nicht ganz ähnliche Anordnung zeigen; im allgemeinen setzt die Typeneinheit voraus, daß die Erfüllung jeder der Vorschriften der Art. 2—6 durch gleiche Mittel in gleichwertigen Massen gesichert ist.

Derselbe Typus kann Fahrzeuge umfassen, die durch die Dimensionen ihrer Organe und die Kraft ihrer Motore abweichen, vorausgesetzt, daß die Unterschiede nicht groß genug sind, um die Methode zu ändern, durch die die Fahrzeuge den verschiedenen maßgebenden Vorschriften nachkommen."

Ein erheblicher Unterschied in der Höchstgeschwindigkeit beseitigt die Zugehörigkeit zu einer Type (circ. 1901., § 5).

Der Typenbegriff ist daher, wie auch das Zirkular hervorhebt, kein unveränderlich fixierbarer, vielmehr muß es dem Ermessen der Sachverständigen überlassen bleiben, festzustellen, ob ein Fahrzeug noch unter einen bestimmten Typus fällt oder nicht.

Österreich s. o. § 3 Anm. 8 e. C S. 87f.

b) Polizeiliche Bedeutung der Type: An Stelle eines einzelnen Fahrzeugs kann die ganze Gattung zugelassen werden, so daß sich eine Prüfung der einzelnen dazu gehörigen Fahrzeuge erübrigt.

c) Die Zulassung geschieht durch Erteilung der Bescheinigung.

Beispiel einer Typenbescheinigung (AW. 1907, 48).

K. Württ. Ministerium des Innern.

Nr. 4898.

Stuttgart, den 26. März 1907.

Bescheinigung.

Gemäß § 4 Abs. 4 der Verfügung der Königlichen Ministerien des Innern und der Finanzen betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, vom 13. Juli 1906 (Reg.-Bl. S. 221) wird den

Neckarsulmer Fahrradwerken A.-G. zu Neckarsulm

auf Grund der vorgenommenen Prüfung bescheinigt, daß die fabrikmäßig gebaute Gattung der nachstehend beschriebenen Personenkraftfahrzeuge den nach Maßgabe der erwähnten Verfügung zu stellenden Anforderungen genügt.

1. Bezeichnung der Gattung und der Anzahl der Zylinder (i.) N. S. U.-Motorrad einzylindrig.

2. Betriebsart: Benzin.

3. Anzahl der Pferdekräfte (nach der vom Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller angenommenen Formel*): N. gleich 0,3 i d² s) und Eigengewicht:

Durchmesser (d)	Hub (s)	Pferdekräfte	Gewicht
a) 62 mm	70 mm	0,8	etwa 40 kg
b) 70 mm	75 mm	1,1	etwa 75 kg
c) 75 mm	75 mm	1,3	
d) 80 mm	75 mm	1,4	
e) 80 mm	80 mm	1,5	
f) 82 mm	86 mm	1,7	

Ausfertigung Nr. 15. Für den Staatsminister:

Haag.

d) Zuständige Landespolizeibehörde: s. zur Überschrift 1 II C. und Behördenübersicht eod. I. III *(Frankreich*

*) S. o. § 3 Anm. 8.

Ingénieur des mines; Italien Arbeitsminister; Österreich politische Landesstelle, in deren Verwaltungsgebiet die Erzeugungsstätte liegt, bei ausländischen Typen diejenige politische Landesstelle, in deren Gebiet der Aufenthaltsort des Vertreters des ausländischen Erzeugers liegt).

e) Muß die Behörde eine Type zulassen, wenn den Bestimmungen des IV genügt ist? Die Frage ist zu bejahen, trotz des Ausdrucks „ist befugt" (Planck BGB. 1, 25; DJZ. 4, 234).

f) Erste Voraussetzung der Typenzulassung: Antrag einer Firma mit Sitz im betreffenden Landespolizeibezirk. Das Wort Firma war früher in Brandenburg und Posen gesperrt gedruckt, um nachdrücklich darauf hinzuweisen, daß nur eine handelsgerichtlich eingetragene Firma, zu deren Geschäftsbetrieb die Herstellung von Kraftfahrzeugen gehört, antragsberechtigt ist. Nur eine solche Firma kann eine Typeneinheit gewährleisten.

g) Zweite Voraussetzung: Prüfung. Sie erstreckt sich darauf, ob den Anforderungen der GZ. genügt ist und ob das vorgeführte Fahrzeug sich zur fabrikmäßigen Fertigung eignet. Dagegen ist nicht nötig, daß bereits mehrere Fahrzeuge fabrikmäßig hergestellt sind (früher Österreich „herzustellen beabsichtigt").

h) Die Wirkung der Typenbescheinigung zeigt sich bei der Veräußerung. Die Bestimmung greift aber auch dann Platz, wenn der Fabrikant ein Typenfahrzeug selbst in Betrieb nehmen will.

i) Die Wirkung der Bescheinigung besteht darin, daß der Fabrikant dem Abnehmer (oder sich selbst) eine Ausfertigung der Typenbescheinigung erteilen kann. Diese ist mit laufender Nummer zu versehen. Bei dem Antrag auf Zulassung des einzelnen Fahrzeugs reicht der Eigentümer die Ausfertigung mit ein. Die Polizeibehörde braucht nun nicht mehr zu prüfen, ob das Fahrzeug der V. genügt. Wohl aber muß sie feststellen, ob das vorgeführte Fahrzeug zu der in der Bescheinigung genannten Type gehört („rigorosamente igual", Portugal). Ist dies der Fall und ist auch im übrigen dem § 5 entsprochen, so erteilt die Polizeibehörde Kennzeichen und Bescheinigung.

Die Bescheinigung über die Zulassung des einzelnen Fahrzeugs und über die Zuteilung des Kennzeichens wird durch die Typenbescheinigung nicht ersetzt.

k) Typenbescheinigungen eines nicht zum deutschen Reich gehörigen Staates gelten nicht. Bei vorübergehendem Aufenthalt s. § 24.

l) *Ausland. Den Begriff der Type haben noch unter anderm Frankreich, Italien, Österreich, Portugal. Frankreich und Österreich gehen sogar davon aus, daß die Zulassung der Type die Regel, die Zulassung von Einzelfahrzeugen die Ausnahme bildet, was auch den tatsächlichen Verhältnissen entspricht.*

c) Polizeiliche Kennzeichnung.

§ 5.

(I) Die Zulassung[1)] des Kraftfahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen ist von der Polizeibehörde[2)] abzulehnen, wenn den Vorschriften des § 4 nicht entsprochen ist.[3, 4)]

(II) Im Falle der Zulassung hat die Polizeibehörde das Kraftfahrzeug in eine Liste nach beiliegendem Muster 1[5)] einzutragen. Demnächst ist das Fahrzeug mit einem polizeilichen Kennzeichen (§ 7) zu versehen.[6)] Die Angabe der Erkennungsnummer erfolgt durch die nach § 4 Abs. 1 zuständige Behörde.[7)] Der Antragsteller erhält über die Zulassung und die Eintragung des Kraftfahrzeugs und die Zuteilung des Kennzeichens eine Bescheinigung nach beiliegendem Muster 2.[8)] Die Bescheinigung ist in Urschrift oder beglaubigter Abschrift bei der Benutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen mitzuführen und den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen.[9)]

(III) Bei Verlegung des Wohnorts[10)] des Eigentümers in einen Bezirk, in dem die Kraftfahrzeuge

mit anderen Buchstaben oder römischen Ziffern (§ 7 Abs. 1) gekennzeichnet werden, ist das Fahrzeug mit einem Kennzeichen des neuen Bezirks zu versehen und auf Grund der vorgelegten Bescheinigung[11] eine neue auszustellen.[12. 13]

— Früher §§ 9, 10, 25. —

1) Zulassung. Über das Konzessionsprinzip s. o. § 4 Anm 1.

2) Zuständige Polizeibehörde § 4 I.

3) Von anderen Bedingungen, insbesondere der Bedürfnisfrage, darf die Zulassung nicht abhängig gemacht werden. — Beschränkung der Zulassung auf bestimmte Wege s. § 21 Vollmer 9 Anm. 1.

4) **Rechtsmittel** gegen Verweigerung der Zulassung in Preußen. Die Versagung der Zulassung gilt als Polizeiverfügung (OVG. 32, 408; 34, 429; 37, 338) und unterliegt den gegen Polizeiverfügungen zulässigen Rechtsmitteln.

a) Beschwerde beim Landrat, gegen dessen Bescheid Beschwerde beim Regierungspräsidenten, gegen dessen Bescheid Klage beim OVG.; oder statt des Beschwerdewegs Klage beim Kreisausschuß.

b) Gegen Verweigerung durch Ortspolizeibehörde in Stadtkreisen oder in Landstädten über 10000 Einwohner oder durch Landrat: Beschwerde an den Regierungspräsidenten, weiter Beschwerde an den Oberpräsidenten, weiter Klage beim OVG.; oder statt des Beschwerdewegs Klage beim Bezirksausschuß.

c) Gegen Verweigerung durch Polizeipräs. Berlin: Beschwerde beim Oberpräs. Potsdam, weiter Klage beim OVG.; oder statt des Beschwerdewegs Klage beim Bezirksausschuß.

d) Klage bei Kreis-, Bezirksausschuß oder OVG. kann nur darauf gestützt werden:

1. Daß der angefochtene Bescheid durch Nichtanwendung oder unrichtige Anwendung des bestehenden Rechts, insbesondere auch der von den Behörden innerhalb ihrer Zuständigkeit erlassenen Verordnungen, den Kläger in seinen Rechten verletzt; oder

2. daß die tatsächlichen Voraussetzungen nicht vorhanden sind, welche die Pol.-Beh. zum Erlaß der Verfügung berechtigt haben würden (LVG. §§ 127, ff.).

e) *Ausland gewährt ebenfalls Rechtsmittel, wobei hervorzuheben ist, daß manchmal Anhörung von Sachverständigen vorgeschrieben ist, was sehr nachahmenswert ist. So in Frankreich: Entscheidung des Ministers nach Anhörung der durch Automobilsachverständige ergänzten Zentralkommission der Dampfmaschinen.*

5) **Liste.**

Muster 1.

Bezeichnung der Polizeibehörde........................

Liste der zugelassenen Kraftfahrzeuge.

Laufende Nr.	Tag der Prüfung	Name, Stand und Wohnort des Eigentümers	Firma, welche das Fahrzeug hergestellt hat	Bestimmung des Fahrzeugs	Betriebsart	Anzahl der Pferdekräfte	Eigengewicht des Fahrzeugs	Höchstgewicht der Ladung (Nur bei Lastkraftwagen)	Tag der Zuteilung der Nr.	Erkennungsnummer	Bemerkungen

Die polizeiliche Liste der Kraftfahrzeuge besteht schon nach den meisten früheren VV. Daß sie öffentlich ist, ist nicht vorgeschrieben. *(Anders z. B. in einigen Staaten der Union und engl. Circ. 1903, 4.)*

Außerdem Steuerliste (§ 118 Ausf.-B. Reichsstempelgesetz).

Sachsen kennt 2 Listen: eine ortspolizeiliche gemäß § 5 und eine kreishauptmannschaftliche Liste über die Zuweisung der Erkennungsnummern (Dienstanw. 29. September 1906 Nr. 5, Vollmer 42).

Schleswig-Holstein sogar 3 Listen: neben der ortspolizeilichen Liste die der Landräte und des Reg.-Präs. über die von ihnen verteilten Nummern (Ausf.-Best. § 5 II).

Bremen: Eintragung auch den späteren Veränderungen in bezug auf Eigentümer und Beschaffenheit.

6) A. Die Erteilung des Kennzeichens versah früher in Preußen einen doppelten **Zweck:** sie war einerseits ein Identitätsnachweis und andererseits die Form, in welcher das Kraftfahrzeug zugelassen wurde. Diese zweite Funktion erfüllt jetzt die Eintragung in die Liste (§ 5 II), die erste Funktion aber ist geblieben. Ein unbedingt sicheres Mittel zur Feststellung

der Identität ist allerdings das Kennzeichen auch nicht, aber ein besseres ist bisher nicht gefunden worden. Daher ist der Nummernzwang beinahe überall eingeführt, insbesondere nachdem in Frankreich unter dem Druck der öffentlichen Meinung das Dekret Waldeck-Rousseaus vom 10. September 1901 ergangen war, welches für Kraftfahrzeuge mit mehr als 30 km Geschwindigkeit zwei Identitätsplatten (plaques d'identité) mit Ordnungsnummer und Arrondissementsbuchstaben verordnete (Haber 55). Auch der belgische Automobilkongreß 1903, der österreichische Automobilklub und andere haben sich dafür ausgesprochen (über Beratungen in Österreich s. MW. 1904, 68).

Nach außen hin tritt die Zulassung des Fahrzeugs durch die Anbringung des KZ., welche jedoch nicht Sache der Behörde ist, in die Erscheinung.

B. § 59 Reichsstempelgesetz: Die Zuteilung oder die Ausgabe der Kennzeichen darf nur gegen Vorlegung der ordnungsmäßig **versteuerten Erlaubniskarte** erfolgen. Dies jedoch nur, soweit eine solche Karte nach dem Stempelgesetz erforderlich ist (so ausdrücklich sächsische Dienstanweisung Nr. 7). Erforderlich ist sie nur für Kraftfahrzeuge, die zur Beförderung von Personen dienen, mit Ausnahme der Dienstfahrzeuge des Reichs, eines Bundesstaats oder einer Behörde und der ausschließlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienenden Fahrzeuge (Tarif zum RSt. Nr. 8. Ausführungsb. § 106ff.). **Hessen** beschreibt das Verfahren bez. der steuerpflichtigen Fahrzeuge genau (Ausf.-A. § 7):

a) Prüfung des Fahrzeugs durch Sachverständige.

b) Anmeldung bei PolB.

c) Eintragung in Liste (§ 5) und Erteilung der Bescheinigung nach § 106 Abs. 6 Ausf.-B. zum Tarif Nr. 8 und §§ 53—62 RStG.

d) Vorlage der Bescheinigung, Erteilung der Erlaubniskarte durch Hauptsteueramt nach Versteuerung.

e) Nach Vorlage der ordnungsmäßig versteuerten Erlaubniskarte definitive Zuteilung des KZ. (§ 59 RStG.) und Erteilung der Bescheinigung nach § 5 GZ.

f) Anbringung der KZ. durch Eigentümer und Vorführung zur Abstempelung (§ 8). Beschlagnahme der KZ. wegen Nichterneuerung der Steuerkarte: RStG. § 59 II.

Vgl. im übrigen **Preuß. Min.-V.** vom 28. Juni 1906 (Abg.-Ztrbl. S. 1155 — abgedruckt im Anh.). Nach dieser Vfg. lautet die **Bescheinigung** zu c (nicht zu verwechseln mit der Bescheinigung zu e, s. u. Anm. 8):

Muster.

Beleg zur Anmeldung Nr. ....

....

Das Königliche Hauptsteueramt zu Neuwied wird hierdurch benachrichtigt, daß bei der polizeilichen Prüfung eines Kraftfahrzeugs, dessen Zulassung und Kennzeichnung seitens des Fabrikbesitzers Paul Schwenzer zu Unkel a. Rhein beantragt worden ist, nachstehende Ergebnisse festgestellt worden sind:

Name, Stand, Wohnort des Eigentümers.	Des geprüften Kraftfahrzeugs					Bemerkungen.
	Gattung.	Herstellungsfirma.	Betriebsart.	Anzahl der Pferdekräfte.	Eigengewicht.	
Paul Schwenzer, Fabrikbes., zu Unkel a. Rhein.	Kraftwagen.	Gebrüder Daimler zu Cannstatt.	Benzinmotor.	14	326	

Das vorstehend verzeichnete Kraftfahrzeug ist für den Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zugelassen und wird nach Vorlegung der ordnungsmäßig versteuerten Erlaubniskarte das polizeiliche Kennzeichen I Z. 42 zugeteilt erhalten.

Unkel a. Rhein, den 12. Juli 1906.

Die Polizeibehörde.
von Altrock, Bürgermeister.

C. Bezügl. der steuerfreien Kraftfahrzeuge vgl. die Allgemeine **Verfügung** des Finanzministers, betreffend die Ausstellung steuerlicher Bescheinigungen für Kraftfahrzeugbesitzer im Falle beanspruchter **Steuerfreiheit.**
Vom 8. Juni 1907.
J.-Nr. III 10286 (Abg.-Ztrbl. S. 169).

„Einer Mitteilung des Herrn Reichskanzlers zufolge ist es bei ihm angeregt worden, daß die Steuerbehörden angewiesen werden möchten, in Fällen des § 53 Absatz 1 Schlußsatz oder der Befreiungsvorschrift 2 der Tarifnummer 8 des Reichsstempelgesetzes sowie in sonstigen Fällen steuerfreier Ingebrauchnahme von Kraftfahrzeugen den Besitzern der Fahrzeuge **Bescheinigungen über die Steuerfreiheit** auszustellen, auf Grund deren die Polizeibehörde in der Lage wäre, ungeachtet des Fehlens der Steuerkarte die polizeiliche Erlaubniskarte zu erteilen, ohne ihrerseits in eine Prüfung der Frage eintreten zu müssen, ob der Anspruch auf Steuerfreiheit begründet ist.

Mit dem Herrn Reichskanzler bin ich darin einverstanden, daß es sich empfiehlt, dieser Anregung Folge zu geben. Die steueramtlichen Bescheinigungen würden etwa dahin zu lauten haben,

> „daß der Eigenbesitzer des Fahrzeugs das Gewerbe des Personenfuhrwerksbetriebs angemeldet und erklärt habe, daß das zu bezeichnende Kraftfahrzeug in diesem Gewerbebetrieb ausschließlich Verwendung finden solle",

oder

> „daß der Eigenbesitzer erklärt habe, daß das Kraftfahrzeug zu dem näher zu bezeichnenden steuerfreien Zwecke, also z. B. als Probefahrzeug, oder zu Fahrten behufs Erprobung neuer Konstruktionen, dauernd oder vorübergehend in Gebrauch genommen werden solle".

In dem zuletzt erwähnten Falle würde die vorübergehende Dauer näher zu bestimmen und die Gültigkeit der Bescheinigung demgemäß zeitlich zu beschränken sein. Ein solches Verfahren würde den Steuerbehörden gleichzeitig eine geeignete Kontrolle darüber an die Hand geben, daß der Steuerpflicht nach Wegfall des Steuerbefreiungsgrundes rechtzeitig genügt wird.

Euere Hochwohlgeboren wollen dem Vorstehenden gemäß Anordnung treffen."

Ebenso **Bayern,** Bektm. v. 25. Juli 1907 (Ges.- u. V.-Bl. Nr. 44 S. 545).

7) **Erkennungsnummer** (s. § 7 Anm. 3).

Amtl. Erl.

(z. B. Westfalen): „Die Überweisung der Erkennungsnummern an die Polizeibehörden erfolgt durch die zuständige Landespolizeibehörde."

Landespolizeibehörde s. Behördenübersicht z. Übersch. 1 III S. 36. Die Überweisungen bestimmter Nummern an die Landes-PB. werden im Amtsblatt veröffentlicht. — **Schleswig-Holstein:** Reg.-Pr. verteilt weiter auf die Kreise, der Landrat an die Orts-PB., ev. auch auf Vorrat; Listen s. o. Anm. 5. Freigewordene Nummern können von der Orts-PB. von neuem ausgegeben werden. Beim Wohnortswechsel innerhalb der Provinz Schleswig-Holstein behält das KFz. Nummer und Bescheinigung, ist jedoch in der Liste der zulassenden Orts-PB. des neuen Wohnorts zu führen, von dieser auch gemäß § 26 zu kontrollieren. — **Berlin:** neue Nummer bei Verlegung des Wohnorts nach anderm Stadtkreis des Ldspol.-Bez. Berlin (z. B. von Rixdorf nach Charlottenburg). Ausf.-A. vom 5. Oktober 1906 zu 4.

8) **Bescheinigung.**

Muster 2.

Auf Leinwandpapier. (Vorderseite.)

Name, Stand und Wohnort des Eigentümers.*)	
Die Firma, welche das Fahrzeug hergestellt hat.**)	
Die Bestimmung des Fahrzeugs.***)	
Die Betriebsart.†)	
Die Anzahl der Pferdekräfte.††)	
Das Eigengewicht des Fahrzeugs.†††)	
Das Höchstgewicht der Ladung. (Nur bei Lastkraftwagen.)	

*) S. § 4 Ziffer 1. **) S. § 4 Anm. 7. ***) S. § 4 Anm. 8.
†) S. § 4 Anm. 9. ††) S. § 4 Anm. 10. †††) S. § 4 Anm. 11.

(Rückseite.)

Das umseitig beschriebene Kraftfahrzeug ist unter der Erkennungsnummer

....

für den Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zugelassen worden, nachdem festgestellt war, daß es den Anforderungen der §§ .... der Polizeiverordnung, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen entspricht.

........................, ... ten .... 190..

(L. S.)

Liste Nr. ......

Die Fahrzeugsbescheinigung ist mit dem Führerschein (§ 14) nicht zu verwechseln.

Amtl. Erl.:

„Bei der Überweisung von Erkennungsnummern an Fabriken oder Händler gemäß den Erläuterungen zu § 4 ist die in § 5 der Polizeiverordnung vorgesehene Bescheinigung mit entsprechendem Vermerke zu versehen.

Ebenso hat die Polizeibehörde in die Bescheinigung einen entsprechenden Vermerk einzutragen, wenn auf Grund der im § 7 Abs. 1 Satz 3, § 10 Abs. 2, § 24 Abs. 4, § 29 Abs. 2 eine Ausnahmebewilligung erteilt ist."

9) Verantwortlich für die Mitführung der Bescheinigung ist der Führer (§ 15). Zur Rechtsgültigkeit dieser Bestimmung ist zu bemerken, daß eine PV. nicht zu dem ausschließlichen Zwecke erlassen werden darf, der Polizei eine ihr obliegende Beaufsichtigung zu erleichtern; sonst fiele sie über den Rahmen des § 10 II 17 ALR. und des PVG. hinaus. Dies ist aber bei der vorliegenden Bestimmung (und bei § 14 Abst. I Satz 3) nicht der Fall, da im Interesse der Verkehrssicherheit die sofortige Feststellung der Fahrberechtigung des Fahrzeugs und des Führers unerlässlich, eine solche Feststellung aber nicht möglich ist, wenn die Papiere nicht auf der Stelle eingesehen werden können (KG. 30. März 1903, 26 C. 5 und KGJ. 21 C. 62).

Polizeibeamte: s. zur Überschrift vor § 1 Anm. IV 1. S. 41.

10) Wohnortsverlegung s. § 4 III Satz 2 und oben Anm. 7.

11) Nur auf Grund der alten Bescheinigung, ohne neue Prüfung wird eine neue Bescheinigung erteilt (s. jedoch § 26). Ein in einem deutschen Bundesstaat zugelassenes KFz. bedarf in einem andern deutschen Bundesstaat keiner neuen Zulassung; ein vorübergehend in einem andern Bundesstaat verwendetes Fahrzeug bedarf auch keines neuen KZ. (so ausdrücklich **Mecklenburg**).

Bayern gibt beim Verzuge in einen andern Bezirk innerhalb Bayerns kein neues KZ.; das bayrische HauptKZ. (II) ist ohne Rücksicht auf die Verschiedenheit des Buchstabens als ein einheitliches anzusehen. Amtliche Auskunftsstelle ist die Königl. Polizeidirektion München (Ausf-B. zu § 7 Nr. 2). — Umgekehrt **Baden:** neues KZ. bei Verlegung in andern Amtsbezirk, obwohl Buchstaben und römische Ziffern dieselben bleiben. — **Bremen:** Ablieferung der früheren KZ. und der Bescheinigung und Benachrichtigung der früheren Behörden.

12) **Amtl. Erl.:**

„Wird ein zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen bereits zugelassenes Kraftfahrzeug verkauft, so greifen die Vorschriften des § 4 Platz. Hiernach hat der Käufer der Polizeibehörde seines Wohnorts die vorgeschriebene Anzeige zu erstatten. Die früher zugeteilte Erkennungsnummer darf in solchen Fällen regelmäßig nur dann beibehalten werden, wenn Käufer und Verkäufer ihren Wohnsitz in demselben Polizeibezirke haben. Bei Erteilung der Bescheinigung (§ 5 Absatz 2) an den Käufer ist die dem Verkäufer erteilte Bescheinigung einzuziehen" (s. § 4 Anm. 19 b). — Schleswig-Holstein: „Dasselbe gilt von sonstigen gegenstandslos gewordenen Bescheinigungen, insbesondere der von auswärts nach Schleswig-Holstein verziehenden Kraftfahrzeuge." Die GZ. selbst sehen eine Zurückforderung der Bescheinigung bei Ausschließung des Fahrzeugs (§ 26) nicht vor (s. dagegen § 27).

13) ***Ausland.***

a) ***Belgien:*** *Kein Prüfungs- und Konzessionszwang, außer bei Straßenlokomotiven. Polizei kann jedoch Fahrzeuge verbieten, die durch Lärm, Geräusch oder andere Umstände belästigen.*

b) ***Frankreich:*** *Dekret 1899 art. 8—10, Zirkular 1899 art. 10, Zirkular 1906 art. 6, Haber 9. (Vgl. tableau des formalités en France im Annuaire des belgischen Automobilklubs 1903, 224 ff.)*

A. Prüfung durch das Bergamt (service des mines).

B. Einreichung einer Erklärung an den Präfekten auf gestempeltem Papier mit Protokollabschrift über die Prüfung. Diese

Abschrift enthält auch die wichtige Angabe, ob die Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km beträgt, da nur in diesem Fall Nummernzwang besteht.

C. Weitergabe der Erklärung vom Präfekten an den ingénieur en chef des mines, der ev., nämlich bei mehr als 30 km Geschwindigkeit, die Ordnungsnummer erteilt.

D. Zulassung durch Bescheinigung über die eingereichte Deklaration mit der evtl. Ordnungsnummer.

Muster.

(Vorderseite.)

La déclaration faite dans un département suffit pour toute la France (art. 10 du décret du 10 mars 1899).

République Française.

Ministère des Travaux Publics.	*Département d .....*

Circulation des Automobiles.
(Décret du 10 mars 1899.)
Récépissé de Déclaration.

(Rückseite.)

Le Préfet du département d .....

Vu le décret du 10 mars 1899, portant règlement relatif à la circulation des automobiles, et spécialement les articles 8, 9 et 10 de ce décret,

Certifie avoir reçu une déclaration en date du ..... par laquelle M ..... domicilié à ..... déclare être propriétaire du véhicule à moteur mécanique défini comme il suit:

Nom du constructeur:

Indication du type:

Numéro d'ordre dans la série du type:

Ladite déclaration a été enregistrée à la préfecture sous le no ....

...... le ....

Le Préfet.

(Außerdem das Visum des ingénieur en chef des mines über die ev. Eintragung in seinem Register.)

Listen werden zwei geführt:

1. Vom ingénieur en chef des mines ein „registre d'immatriculation des automobiles capables de marcher à plus de 30 kilomètres à l'heure" (circ. 1901 § 6).

2. Registres de déclaration, bei der Präfektur und dem service des mines, über die eingegangenen Anträge. Das Register des Minenamts dient zu statistischen Zwecken (circ. 1899 § 10).

c) **Großbritannien:** *kein Prüfungs- und Konzessionszwang. Gesuch um Registrierung an den Grafschaftsrat nach vorgeschriebenem Schema. Keine Strafe, wenn erwiesen wird, daß man keine Gelegenheit zur Registrierung hatte und das Fahrzeug nur zum Zweck der Registrierung fuhr (s. o. § 4 Anm. 3). Hersteller und Händler können eine Generalidentitätsmarke erhalten, welche für jeden zur Prüfung bestimmten Wagen gebraucht werden kann. Diese Marke ist am Wagen zu befestigen. Liste vom Grafschaftsrat geführt (Register of motor cars) s. Order 1903 art. 1 Schema 2 (1. Auflage dieses Buchs 77).*

d) **Italien:** *Gesuch um Besichtigung (visita) und Prüfung (prova) des Fahrzeugs an den Präfekten der betreffenden Provinz. Weitergabe an das Zivilingenieuramt; Prüfung durch dasselbe, Zulassung durch den Präfekten auf das Prüfungsprotokoll hin durch Erteilung der licenza di circolazione.*

Präfekt führt Register.

e) **Österreich:** *A. Ansuchen um Genehmigung der Type vom Erzeuger oder seinem Vertreter bei der politischen Landesstelle, in deren Verwaltungsbezirk die Erzeugungsstätte liegt (bei ausländischen Typen, wo Aufenthaltsort des Vertreters des ausländischen Erzeugers liegt). Bei Einzelfahrzeugen Antrag des Besitzers.*

B. Beilagen in je 2 Exemplaren:

1. Kotierte Zeichnung des Fahrzeugs (bei Einzelfahrzeugen auch schematische Zeichnung oder Photographie), aus der besonders ersichtlich Motor, Übersetzung, Lenk-, Bremsvorrichtung. Mindestens $^1/_{10}$ natürliche Größe.

2. Technische Beschreibung:

a) Allgemeine Beschreibung.

b) Kraftquelle, System des Motors.

c) Leistung des Motors in PS, Tourenzahl in der Minute.

d) Bei Verbrennungs- und Explosionsmotoren Beschreibung der Zünd- und Kühlvorrichtungen, bei Dampfmotoren Beschreibung des Dampferzeugers, bei elektr. Motoren Beschreibung der Akkumulatoren oder der verwendeten Dynamomaschine samt Antrieb.

e) Kraftübertragung und Lenkvorrichtung.

f) Zahl und Art der Bremsvorrichtungen, Übersetzungsverhältnis derselben.

g) Beleuchtungs-, Signalvorrichtung.

h) Bei Wagen: Größte Länge, Breite, Höhe, Radstand, Spurweite, Gewicht, Felgenbelag, bei Lastwagen auch Felgenbreite und Tragfähigkeit (s. o. § 2 Anm. 13, 12c.; § 3 Anm. 8).

i) Bei Wagen: Zahl und Adhäsionsgewicht der Räder (s. o. § 2 Anm. 12c).

C. Prüfung durch die von der politischen Landesstelle zu bestellende Prüfungskommission.

D. Zulassung durch die Landesstelle mittels Erteilung einer Bescheinigung (mit Namen, Wohnort, den oben wiedergegebenen Angaben des § 13 Nr. 2, Zeichnung, Typenzeichen).

E. Zu Probefahrten können Händler und Hersteller eine Anzahl von Evidenznummern erhalten, die nicht an bestimmte Fahrzeuge gebunden sind.

F. Zuteilung der Erkennungszeichen durch politische Bezirksbehörde des Standortes des Fahrzeuges (s. o. § 4 Anm. 4 a. E.) — sog. Evidenzbehörde. 2 Register bei Evidenzbehörde (für Automobile und für Motorräder).

f) **Portugal:** *Gesuch an Zivilgouverneur unter Beifügung der Prüfungsbescheinigung des Direktors der öffentlichen Arbeiten mit der Serie- und Ordnungsnummer des Fahrzeugs, sowie unter Beifügung des Befähigungszeugnisses des in Aussicht genommenen Führers.*

g) **Schweiz:** *Prüfung durch Sachverständige.*

h) **Spanien:** *Gesuch mit Beschreibung an Gouverneur der Provinz. Zulassung durch Ingenieur. Bescheinigung mit Prüfungsprotokollabschrift.*

i) **Vereinigte Staaten:**

A. Gesuch um Registrierung (application for registration), aber ohne vorherige Prüfung.

B. Prüfung des Fahrzeugs und Verweigerung der Registrierung wegen Mängel nur in New Jersey.

C. Delaware und Minnesota: application for license mit Bescheinigung, daß Eigentümer zu fahren imstande ist (also Verquickung von Fahrzeugbescheinigung und Führerbescheinigung). Sonst bezieht sich „licenze" auf den Führer, „registration" auf das Fahrzeug, s. Massachusetts.

D. Bei Eigentumswechsel regelmäßig neue Registrierung.

E. Keine Registrierung in Illinois, Kansas, Kentucky, Missouri, Montana, Nord-Dakota, Ohio, Süd-Karolina, Virginia, außerdem in den Staaten ohne V. (s. o. Einl. VI S. 32).

F. Hersteller und Händler teils ganz frei von Registrierung, teils besondere Marken für Probefahrten.

G. In West-Virginia erbringt die Nummer in jedem Prozeß den **prima facie Beweis,** *daß das Fahrzeug demjenigen gehört und von demjenigen geführt wurde, auf dessen Namen es eingetragen ist.*

§ 6.

[1] Vorbehaltlich der Vorschrift im § 29 [2] muß [3] jedes [4] auf öffentlichen Wegen und Plätzen verkehrende Kraftfahrzeug das polizeiliche [5] Kennzeichen tragen.

— Früher § 9. —

1) Über den Zweck des Kennzeichens siehe § 5 Anm. 6.

2) **S.-K.-Gotha** zitiert auch § 24.

3) Verantwortlich für die Führung des Kennzeichens ist nach § 15 der Führer, außerdem der Eigentümer (§§ 4. 28) und wohl auch der (nicht bloß vorübergehende) Besitzer.

4) Auch Krafträder (siehe § 7 I Satz 3 und Anm. 7). Hiergegen belgischer Automobilkongreß 1903 (AW. 1903, 1244). In Württemberg früher nur gewöhnliche Fahrradnummern mit Ortsbezeichnung.

5) Alle von einer zuständigen deutschen Behörde zuerteilten Erkennungszeichen sind Kennzeichen im Sinne des § 6 (so ausdrücklich **Schleswig-Holstein** Ausf.-B. Vgl. frühere V. §§ 14. 12). Siehe oben Einleitung II 2 S. 24 f.

§ 7.

(I) Das von der Polizeibehörde zuzuteilende Kennzeichen besteht aus[1. 2)] einem (oder mehreren) Buchstaben (oder römischen Ziffern) zur Bezeichnung des Bundesstaats (oder engeren Verwaltungsbezirks) und aus der Erkennungsnummer[3. 4)], unter welcher das Fahrzeug in die polizeiliche Liste (§ 5) eingetragen ist. Das Kennzeichen ist an der Vorderseite[5)] und an der Rückseite des Fahrzeugs nach außen hin an leicht sichtbarer Stelle[6)] anzubringen. Bei Krafträdern[7)] kann die Polizeibehörde aus besonderen, aus der Bauart des Fahrzeugs sich ergebenden Gründen von der Anbringung des zweiten Kennzeichens absehen und demgemäß zulassen, daß nur ein Kennzeichen an der Vorderseite oder an der Rückseite angebracht wird.

(II) Das vordere Kennzeichen ist in schwarzer Balkenschrift auf weißem, schwarzgerandetem Grunde auf die Wandung des Fahrzeugs oder auf eine rechteckige Tafel[8)] aufzumalen, die mit dem Fahrzeuge durch Schrauben, Nieten oder Nägel[9)] fest zu verbinden ist. Die Buchstaben (oder die römischen Ziffern) und die Nummer müssen in eine Reihe gestellt[10)] und durch einen wagerechten Strich voneinander getrennt werden. Die Abmessungen betragen[11)]: Randbreite mindestens 10 mm, Schrifthöhe 75 mm bei einer Strichstärke von 12 mm, Abstand zwischen den einzelnen Zeichen und vom Rande 20 mm, Stärke des Trennungsstrichs 12 mm, Länge des Trennungsstrichs 25 mm, Höhe der Tafel ausschließlich des Randes 115 mm (Muster 3).[12)]

(III) Bei dem an der Rückseite des Fahrzeugs mittels Schrauben, Nieten oder Nägel fest anzubringenden Kennzeichen sind die Buchstaben (römischen Ziffern) und die Nummer auf einer viereckigen weißen schwarzgerandeten Tafel [13] in schwarzer Balkenschrift auszuführen. Die Tafel kann Bestandteil einer Laterne sein (vergl. § 10). [13] Die Buchstaben (römischen Ziffern) müssen über [15] der Nummer stehen. Die Abmessungen betragen [16]: Randbreite mindestens 10 mm, Schrifthöhe 100 mm bei einer Strichstärke von 15 mm, Abstand zwischen den einzelnen Zeichen und vom Rande 20 mm, Höhe der Tafel ausschließlich des Randes 260 mm (Muster 4). [17] Bei Kraftzweirädern [18] ist auf der Rückseite auch eine sechseckige Tafel (Muster 5) zulässig. Im Falle des § 10 Abs. 1 Satz 2 kann das hintere Kennzeichen auch auf die Wandung des Fahrzeugs aufgemalt werden. [19–21]

— Früher § 13. —

Amtl. Erl.:

„Nach den bisher gesammelten Erfahrungen wird von den Eigentümern der Kraftfahrzeuge auf die vorschriftsmäßige Beschaffenheit der Nummerntafeln wenig Wert gelegt. Dies dürfte hauptsächlich darauf zurückzuführen sein, daß die Polizeibehörden die für die Kennzeichnung bestehenden Bestimmungen nicht immer mit genügendem Nachdrucke durchgeführt haben. Den Polizeibeamten wird daher zur Pflicht zu machen sein, in Zukunft darauf zu achten, daß die Bestimmungen über die Kennzeichnung genau befolgt werden."

1) Früher war das Kennzeichen in Preußen ein lokales: Erkennungsnummer und Bezeichnung des Sitzes der Polizeibehörde, welche die Nummer ausgegeben hat. Seit Anfang 1902, nachdem kurz vorher in Frankreich das Waldeck-Rousseausche Dekret ergangen war, wurde in ganz Preußen das provinziale KZ. eingeführt, bestehend

a) aus einem **Buchstaben** zur Bezeichnung der Provinz (oder des Landespolizeibezirks Berlin), und

b) aus einer **Erkennungsnummer.**

In Baden, Bayern, Elsaß-Lothringen, Württemberg bestanden bis zur Einführung des GZ. nur Lokalbezeichnungen: Angabe des Namens und Wohnorts des Besitzers. Kein Nummernzwang (Anregung des Verbandes zur Wahrung der Interessen der bayrischen Rad- und Motorfahrer, Ztsch. 1901, 119, vgl. eod. 1902, 79), nur durch ortspolizeiliche Vorschriften konnten in bayrischen Gemeinden mit über 50000 Einwohner Nummern eingeführt werden. In den übrigen deutschen Staaten war das Kz. wie in Preußen für einen größeren Bezirk oder den ganzen Staat eingeführt. Den Buchstaben vertrat teilweise ein ganzes Wort (Mecklenburg, Oldenburg), in Sachsen römische Ziffer. Gotha, Meiningen, Weimar hatten keine KZ. — Für die Zeit des Gordon-Bennet Rennens 1904 galten besondere Kennzeichen (GB.), vgl. Berliner PV. 2. Mai 1904 (ABl. 194).

2) Das frühere preußische System ist in die GZ. übergegangen. Übersicht der KZ. s. u. 21.

3) Die Verteilung der Buchstaben beruht auf Übereinkommen der verbündeten Regierungen, die Verteilung der Nummern auf Ministerialverfügungen (vgl. Bekanntmachung des Ob.-Präs. von Schleswig-Holstein vom 22. Januar 1903, ABl. 33, Min.-Verf. vom 23. März 1903, MinBl. 46, ferner MinBl. 1903, 204, 217). Die Nummern sind innerhalb der Provinz auf die Regierungsbezirke und Kreise verteilt (s. o. § 5 Anm. 7. Bekanntmachungen ABl. Potsdam 1902, 510. 1903, 185. 409. 425. 476. 495. 1904, 86. 171. 187. 230. 310. 1906, 307. 398). Dabei waren einzelne Bezirke so kurz weggekommen, daß sie bald mit neuen Nummern bedacht werden mußten; z. B. hatte Reg.-Bez. Posen nur Nr. 1—60, dagegen Danzig Nr. 1—600; Cöln bekam anfangs nur 251—500 und später noch 3001—4000.*)

4) Berliner Straßenordnung § 3 findet keine Anwendung.

5) Die Anbringung des KZ. auch an der **Vorderseite** ist für Deutschland eine Neuerung (gefordert z. B. im Preuß. Abg.-Haus von Stroßer). In Oldenburg und Schaumburg früher rückwärts oder an beiden Seiten. *Ausland s. u. 20 (vorn und hinten in Belgien, Frankreich, Großbritannien, Österreich, Schweiz, z. T. Vereinigte Staaten. Frankreich: möglichst auf Lenkachse. Schweiz: Anbringung an beiden Seiten, wenn Bauart es nicht anders gestattet. Großbritannien: An-*

*) Vgl. Statist. Jahrbuch 1907, 77.

bringung an der im Registrierungsgesuch angegebenen Stelle; Order 1903 art. VIII).

6) Eine bestimmte Stelle vorn und hinten ist nicht vorgeschrieben (oben, unten, rechts, links, Mitte); s. jedoch § 9 Satz 2.

Anbringung senkrecht zum Erdboden oder rechtwinklig zur Fahrtrichtung ist leider nicht vorgeschrieben. Man sieht manchmal das KZ. an einer Einbuchtung der Rückwand angebracht, was die Polizei verbieten sollte.

Anders früher Braunschweig und Provinzen Hannover und Hessen-Nassau. *Ferner noch jetzt Frankreich (in einer vertikalen Ebene, senkrecht zur Lenkachse. Erlaß 1901 Art. 3), Großbritannien (in an upright position, so that every letter or figure on the plate is upright; order 1903 art. VIII).*

7) **Krafträder** s. § 1 III und Anm. § 6 Anm. 4. Die Anbringung des KZ. macht hier besondere Schwierigkeiten. Vgl. Eingabe der deutschen Motorfahrer-Vereinigung an den Reichskanzler AW. 1907 Nr. 47.*)

8) **Tafel.** Möglichst glatte Oberfläche ist nicht mehr vorgeschrieben *(Italien z. B. emailliertes Schild).*

Wer die Tafel anzufertigen hat, ist nicht vorgeschrieben. Bremen, Hamburg, Hessen, Lübeck ließen die Tafel nur durch die Behörde ausgeben, ebenso jetzt noch die Schweiz. *In Frankreich und Schweiz darf das KZ. auf dem Fahrzeug selbst nicht angebracht werden.*

Großbritannien stellt den councils die Lieferung der plates gegen Erhebung einer Gebühr anheim, verbietet KZ. auf dem Fahrzeug selbst, gestattet aber, bei Tag und bei Nacht, sowie zu verschiedenen Gelegenheiten verschiedene identification plates zu verwenden, sofern sie nur der V. entsprechen (order 1903 art. VIII).

Österreich: entweder auf der Wand des Wagens selbst mit Farbe oder an derselben mittels einer aus dauerhaftem Material mit möglichst glatter Oberfläche hergestellten Tafel.

---

*) Vgl. Bayr. Bktm. v. 25. Juli 1907: „Auf das KZ. an der Rückseite kann bei Krafträdern dann verzichtet werden, wenn dessen Anbringung für den Fahrer gefährlich wäre. Eine solche Gefährlichkeit wird sich im übrigen im allgemeinen dadurch vermeiden lassen, daß für Krafträder nur höchstens dreistellige Erk.-Nrn. verwendet werden, wofür eine geringere Breite der sechseckigen Tafel genügt."

Vereinigte Staaten: z. T. Ausgabe durch die Behörden. In Connecticut z. B. erhält jeder registr. Aut.-Eigentümer zum Kostenpreis so viel Tafeln als er verlangt. Massachusetts: Tafeln privaten Musters können nur auf beschränkte Zeit gestattet werden, wenn die behördliche Tafel verloren worden ist.

9) Die Verbindung durch Schrauben mit versenkten Köpfen, welche bei Fahrrädern technisch nicht ausführbar war, ist nicht mehr vorgeschrieben. — Unzulässig sind Drähte, die mit den Sattelfeldern verbunden sind (KG. MW. 1905, 711, AW. 1905, 1748).

10) Anders das hintere KZ. (III).

Großbritannien stellt zur Wahl entweder übereinander (A. B. 242) oder nebeneinander (A. B. 242).

11) Abmessungen.

Im sächs. Abg.-Haus hatte Schubart 1/2 m große Schrift gefordert.

Großbritannien: Höhe 3 1/2 Zoll; Breite jedes Teils von jedem Buchstaben oder Ziffer 5/8 Zoll; Totalbreite des Raums jedes Buchstabens oder jeder Ziffer 2 1/2 Zoll; Raum zwischen zwei Buchstaben oder zwei Ziffern 1/2 Zoll; Raum zwischen Spitze bzw. Boden der Platte einerseits und dem nächsten Teil des KZ. 1/2 Zoll; zwischen den Seiten der Tafel und dem nächsten Teil des KZ. 1 Zoll; zwischen oberer und unterer Linie 3/4 Zoll; zwischen Buchstaben und Nummer, wenn sie nebeneinander stehen, 1 1/2 Zoll. — Bei Motorrädern bis 3 Cwt. Hälfte dieser Dimensionen.

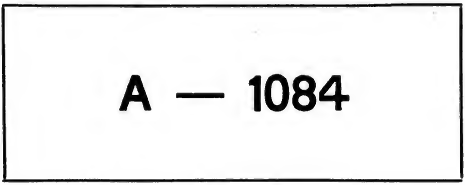
Frankreich *hat folgende Dimensionen:*

	Vorderplatte	*Hinterplatte*	*Motocycles (tricycles et quadricycles automobiles)*	*Motocyclettes (bicyclettes à moteur)*
Höhe der Ziffern oder Buchstaben	*75 mm*	*100 mm*	*60 mm*	*50 mm*
Breite des Grundstrichs	*12 „*	*15 „*	*8 „*	*7 „*
Breite der Ziffer oder des Buchstabens . .	*45 „*	*60 „*	*35 „*	*30 „*
Zwischenraum zwischen den Ziffern oder den Buchstaben	*30 „*	*35 „*	*15 „*	*12 „*

	Vorder-platte	*Hinter-platte*	*Moto-cycles (tricyles et quadri-cycles auto-mobiles)*	*Moto-cyclettes (bicy-clettes à moteur)*
Höhe der Platte . . .	*100* „	*120* „	*80* „	*70* „
Breite des Strichs zwischen Ziffern und Buchstaben	*12* „	*15* „	*8* „	*7* „
Länge desselben . . .	*45* „	*60* „	*20* „	*15* „
Raum zwischen dem Strich und den Ziffern oder Buchstaben	*30* „	*35* „	*5* „	*5* „

Österreich: rückwärts; Buchstaben (römische Zahl) 2 cm über Nummer. Nummer mindestens 12 cm hoch, Stärke im Grundstrich mindestens 2 cm. — Vorn: übereinander oder nebeneinander; im letzteren Fall mindestens 7 cm Abstand zwischen Buchstaben und Nummer. Mindestens 8 cm hoch, Grundstrich 1 cm stark.

12) **Amtliches Muster 3:**



13) Rückseite. Hier ist also Anbringung auf der Wandung des Fahrzeugs selbst unzulässig; s. jedoch den Schlußsatz dieses Paragraphen. Vgl. im übrigen wegen der Tafeln Anm. 8.

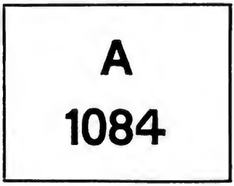
14) Bestandteil einer Laterne; obligatorisch in einigen der Vereinigten Staaten.

Berl. Omn.-V. § 5, Droschken O. § 14.

15) Über der Nummer: im Gegensatz zum vorderen KZ.

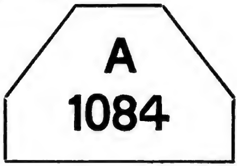
16) Abmessungen s. Anm. 11.

17) **Amtliches Muster 4:**



18) Kraftzweiräder. Dies ist der einzige Fall, in welchem Kraftzweiräder und -Dreiräder anders behandelt werden (s. § 1 III Anm. 6 S. 55. Vgl. jedoch § 20 Anm. 2).

Amtliches Muster 5:



19) Für **Anhänger** keine besondere Bestimmung. Da aber das hintere KZ. des Fahrzeugs infolge des Anhängers nicht mehr an „leicht sichtbarer Stelle" ist, so muß es auf dem Anhänger ebenfalls angebracht werden (s. Vollmer 12).

20) ***Ausland*:**

a) Belgien: 2 Nummerplatten, 1 vorn, 1 hinten.

b) Frankreich: Automobile, welche **mehr als 30 km in der Stunde** *zurücklegen können, müssen 2 Nummerplatten mit Ordnungsnummer und Arrondissements-Buchstaben führen. Weiß auf schwarz. An Stelle der hinteren Platte ist zulässig Laterne mit Nummer auf schwarzem Grund. Für Motorräder besondere Vorschriften über Größe des KZ. Vgl. ferner Anm. 5, 6, 8, 11.*

c) Großbritannien: Nummerschild mit Buchstaben und Nummer (index mark), 1 vorn, 1 hinten. Vorderschild kann bei Motorrädern bis 3 Cwt. so angebracht werden, daß von beiden Seiten sichtbar. Weiß auf schwarz. Vgl. ferner Anm. 5, 6. 8, 11.

d) Italien: Vorn und hinten emailliertes Metallschild in weiß mit Provinz-Nummer in rot und Lizenz-Nummer in schwarz

(s. Abbildung Annuario des Touring. Club Ital. 1907, 27). Kraftrad 1 Schild hinten.

e) Österreich: Vorn und rückwärts, schwarz auf weiß; beim Motorrad irgendwo an sichtbarer Stelle. Beiwagen zum Motorrad seitwärts oder rückwärts muß ebenfalls an der Rückwand KZ. tragen. Vgl. ferner Anm. 5, 8.

f) Portugal: Metallschild auf Rückseite mit Lizenznummer und Distriktbezeichnung.

g) Schweiz: 2 Schilder mit Ordnungsnummer und dem kantonalen Wappen, vorn und hinten. Vgl. Anm. 5.

h) Spanien: Nur Typennummer.

i) Vereinigte Staaten: KZ. vorn und hinten: Connecticut, Maine, Massachusetts, New Hampshire, New Jersey, Pennsylvanien, Tennessee. Nur hinten: Kalifornien, Delaware, Distr. Kolumbia, Florida, Indiana, Iowa, Michigan, Minnesota, Nebraska, New York, Oregon, Süd-Dakota, Washington, Wisconsin. Keine Platzbestimmung: Missouri, Rhode Island, Vermont. In übrigen Staaten kein KZ. — Kalifornien, Indiana, Iowa, Michigan, Nebraska, New York, Süd-Dakota geben außerdem ein kreisförmiges Siegel aus Aluminium oder dgl. mit dem Stempel „Registered motor vehicle, No. —, State of —" oder ähnlich.

KZ. besteht aus Staatennamen (meist abgekürzt oder Anfangs-Buchstaben) und Nr., zum Teil auch nur Nr.

Farbe: Massachusetts: weiß auf dunkelblau; Oregon und Washington: leicht gefärbt auf dunklem Grund; Michigan: schwarz auf weiß oder weiß auf schwarz; sonst meist schwarz auf weiß.

21) **Übersicht der Kennzeichen.**

(Frühere Kennzeichen siehe 1. Auflage Tabelle II.)

A. **Deutschland.**

I **Preußen,** und zwar:

IA Landespolizeibezirk Berlin.
IC Ostpreußen.
ID Westpreußen.
IE Brandenburg.
IH Pommern.
IK Schlesien.
IL Reg.-Bez. Sigmaringen.*)
IM Provinz Sachsen.
IP Schleswig-Holstein.
IS Hannover.
IT Hessen-Nassau.
IX Westfalen.
IY Posen.
IZ Rheinprovinz.

*) Fehlte in dem den GZ. beigefügten Plan. Vgl. S. 25[3] und bayr. Bktm. vom 25. Juli 1907 zu § 7.

II Bayern, und zwar:

II A Stadtbezirk München.
II B Regierungsbezirk Oberbayern.
II C Regierungsbezirk Niederbayern.
II D Regierungsbezirk Pfalz.
II E Regierungsbezirk Oberpfalz und Regensburg.
II H Regierungsbezirk Oberfranken.
II N Stadtbezirk Nürnberg.
II S Regierungsbezirk Mittelfranken.
II U Regierungsbezirk Unterfranken und Aschaffenburg.
II Z Regierungsbezirk Schwaben und Neuburg.

III Württemberg. Buchst. **A, B,** etc.

Sachsen:

I Kreishauptmannschaft Bautzen.
II Kreishauptmannschaft Dresden.
III Kreishauptmannschaft Leipzig.
IV Kreishauptmannschaft Chemnitz.
V Kreishauptmannschaft Zwickau.

IV B Baden.*)

V Hessen, und zwar:

V O Provinz Oberhessen.
V R Provinz Rheinhessen.
V S Provinz Starkenburg.

VI Elsaß-Lothringen, und zwar:

VI A Bezirk Unterelsaß.
VI B Bezirk Oberelsaß.
VI C Bezirk Lothringen.

A Anhalt.
B Braunschweig.
CG Sachsen-Coburg-Gotha.**)
HB Bremen.
HH Hamburg.
HL Lübeck.
L Lippe.
MI Mecklenburg-Schwerin.
MII Mecklenburg-Strelitz.
OI Oldenburg.***)
RA Reuß ältere Linie.
RJ Reuß jüngere Linie.
S Großherzogtum Sachsen-Weimar.
SA Sachsen-Altenburg.
SL Schaumburg-Lippe.
SM Sachsen-Meiningen.
SR Schwarzburg-Rudolstadt.
SS Schwarzburg-Sondershausen.
W Waldeck.

*) Die Anlage zu den GZ. nennt fälschlich als badisches KZ. IV A, IV B etc.
**) Anlage zu den GZ. nennt fälschlich als KZ. KG.
***) Anlage zu den GZ. nennt fälschlich als KZ. O.

B. **Frankreich.**

A Arrondissement Alais.
B Arrondissement Bordeaux.
C Arrondissement Chalon-sur-Saône.
D Arrondissement Douai.
E Arrondissement Paris (und **G, J, U, X**).
F Arrondissement Clermont-Ferrand).
G Arrondissement Paris (und **E, J, U, X**).
H Arrondissement Chambéry.
J Arrondissement Paris (und **E, G, U, X**).
L Arrondissement Le Mans.
M Arrondissement Marseille.
N Arrondissement Nancy.
P Arrondissement Poitiers.
R Arrondissement Arras.
S Arrondissement St. Etienne.
T Arrondissement Toulouse.
U Arrondissement Paris (und **E, G, J, X**).
X Arrondissement Paris (und **E, G, J, U**).
Y Arrondissement Rouen.
Z Arrondissement Rouen.

Anmerkung: Wenn 999 Nummern auf einen Buchstaben ausgegeben sind, beginnt eine neue Reihe mit 1 unter Verdoppelung des Buchstabens oder Verwendung der Ersatzbuchstaben (Paris, Rouen).

C. **Großbritannien.**

Zusammenstellung siehe Order 1903 Anhang I, II.

D. **Österreich.**

A Wiener Polizeirayon.
B Niederösterreich mit Ausnahme des Wiener Polizeirayons.
C Oberösterreich.
D Salzburg.
E Tirol.
F Kärnten.
H Steiermark.
J Krain.
K Küstenland.
M Dalmatien.
N Prager Polizeirayon.
O Böhmen mit Ausnahme des Prager Polizeirayons.
P Mähren.
R Schlesien.
S Galizien.
T Bukowina.
W Vorarlberg.

§ 8.

Die Kennzeichen müssen mit dem Dienststempel der Polizeibehörde versehen sein.[1-5]

— Neue Bestimmung. —

Amtl. Erl.:

„1. Bevor die Polizeibehörde die Kennzeichen mit dem Dienststempel versieht, hat sie sich durch sorgfältige Prüfung davon zu überzeugen, daß das Fahrzeug insbesondere auch den Vorschriften der §§ 7, 9, 10 entspricht. Zu diesem Zwecke ist alsbald nach Eingang der in § 4 vorgesehenen Anzeige des Eigentümers ein Termin für die Vorführung des Fahrzeugs am Sitze der Polizeibehörde anzusetzen.

2. Die Kraftfahrzeuge der Militärverwaltung werden durch die zuständige Militärbehörde geprüft; eine besondere Prüfung dieser Fahrzeuge durch die Polizeibehörde ist daher nicht erforderlich. Die Polizeibehörde hat der Militärbehörde auf Antrag eine Zahl von Erkennungsnummern zu überweisen und die daraufhin gefertigten von der Militärbehörde vorgelegten Kennzeichen mit dem Dienststempel zu versehen.

3. Für die Abstempelung der Kennzeichen sind zweckmäßig Schablonen zu verwenden."

1) Nach Vollmer (13) ist der Abdruck des Stempels auf dem üblichen Emaillelack-Kennzeichen leicht zu erwärmen, wodurch er sich dauerhaft mit dem KZ. verbindet.

2) Ohne Dienststempel darf nicht gefahren werden. Doch wird die Fahrt zwecks Vorführung vor der Polizeibehörde für zulässig gehalten werden müssen (vgl. § 4 Anm. 3), nicht aber die Fahrt von der Reparaturwerkstatt nach dem Schuppen des Besitzers (KG., AW. 1907 Nr. 81).

3) Über eine besondere Gebühr für das Stempeln in Lippe siehe AW. 1907, 12.

4) Die Stempelung des KZ. ist der letzte Akt der Zulassung des Fahrzeugs (s. § 5 Anm. 6).

5) Vgl. Droschken-O. Berlin § 27.

§ 9.

Die Kennzeichen dürfen nicht zum Umklappen eingerichtet sein[1]; sie dürfen niemals verdeckt sein und müssen stets in lesbarem Zustand erhalten werden.[2, 3] Der untere Rand des vorderen Kennzeichens darf nicht weniger als 20 cm, der des hinteren nicht weniger als 45 cm vom Erdboden entfernt sein.[4, 5]

1) Verbot der Umklappeinrichtung (neu) versteht sich eigentlich von selbst, da das KZ. mit dem Fahrzeug fest verbunden sein muß (§ 7). Denselben Zweck verfolgt § 10 I Satz 3.

2) Verzierungen (früher ausdrücklich verboten) sind nur zulässig, soweit dadurch die Vorschriften der §§ 7, 9 nicht verletzt werden. Dies wird jedoch fast immer der Fall sein.

Nach einer Entscheidung des tribunal de simple police de la Seine vom 2. Februar 1902 (Haber 57) sind leichte Verunstaltungen eines der vorderen Erkennungsbuchstaben keine Übertretung, wenn die Nummer mit demselben vollständigen Buchstaben hinten deutlich sichtbar bleibt (Anwendung des Grundsatzes, daß unerhebliche Fehler am Erkennungszeichen den ordnungsmäßigen Zustand nicht aufheben).

3) Eigentümer und Führer sind dafür verantwortlich, daß das KZ. vorhanden ist und sich in ordnungsmäßigem Zustand befindet (§§ 4, 15, 28). Letzteres ist nicht der Fall, wenn es durch Kleidungsstücke der Insassen verhängt oder in sonstiger Weise verdeckt ist (vgl. früher Bremen, Lübeck § 10 a. E.). Der Führer kann sich nicht damit entschuldigen, daß er von der Verdeckung nichts gewußt habe, sondern er muß dartun, daß er alle, verständigerweise geeigneten Maßregeln ergriffen hat, um ein Verdecken zu hindern, insbesondere auch die Insassen darauf aufmerksam gemacht hat (Entscheidung des KZ., in Zeitungen abgedruckt. *Engl. act 1903, art 2 Abs. 4: proves that he has taken all steps reasonably practicable to prevent the mark being obscured or rendered not easily distinguishable).*

Keine Verantwortung für Verstaubung des KZ. während der Fahrt (Sch.-G. Hartenstein, AW. 1905, 544). Teilweise Verdeckung durch das Hintergestell ebenda 1721. *Österreich § 36: „Nötigenfalls sind die KZ. während der Fahrt öfter von Staub und Straßenschmutz zu reinigen."*

4) **Amtl. Erl.:**

„Je weiter das hintere KZ. vom Erdboden entfernt ist, um so besser wird seine jederzeitige Erkennbarkeit gewahrt sein. Die Polizeibehörden haben daher darauf zu halten, daß da, wo es die Bauart des Fahrzeugs gestattet, das hintere KZ. möglichst hoch angebracht wird."

5) Vgl. Berliner Droschken-O. § 28.

§ 10.

(I) Während der Dunkelheit und bei starkem Nebel[1] ist das hintere[2] Kennzeichen durchscheinend[3] so zu

beleuchten, daß es deutlich erkennbar ist. An Stelle der durchscheinenden Beleuchtung kann die Polizeibehörde eine Beleuchtung von außen zulassen, sofern der Leuchtkörper oberhalb der Tafel angebracht ist und die Erkennbarkeit des Kennzeichens dadurch nicht beeinträchtigt wird.[4] Die Beleuchtungsvorrichtung muß so eingerichtet sein, daß sie weder vom Sitze des Führers noch vom Innern des Wagens aus abgestellt werden kann.[5]

(II) Bei Krafträdern[6] kann die Polizeibehörde auf Antrag von einer Beleuchtung des Kennzeichens absehen.[7]

— Früher § 13 III. —

1) Dunkelheit und starker Nebel: s. § 3 Anm. 5.

2) Das vordere KZ. ist selbstverständlich auch dann nicht zu beleuchten, wenn das Fahrzeug auf einer kurzen Strecke mittels des Rückwärtsganges nach rückwärts fährt (s. AW. 1907, 11).

3) Die durchscheinende Beleuchtung, welche vor der früher üblichen große Vorzüge hat, ist erst jetzt durch die Vorschrift des § 7 III Satz 2 (die Tafel kann Bestandteil einer Laterne sein) ermöglicht.

Amtl. Erl.:

„Nach den Vorschriften der § 7 Abs. 3, § 10 werden als hintere KZ. der Kraftwagen in der Regel Transparentlaternen Verwendung finden. Aufgabe der Industrie wird es sein, eine Laterne herzustellen, die sowohl den polizeilichen Anforderungen als auch den Wünschen der Fahrer entspricht. Die Polizeibehörden werden einstweilen ihr Augenmerk darauf zu richten haben, daß die Vorrichtung ausreichend festgebaut ist und daß sie es ermöglicht, auch nach Eintritt der Dunkelheit die Erkennungsnummer ohne Schwierigkeit auf einige Entfernung feststellen zu können. Als Vorrichtungen, die den Vorschriften der Verordnung schon jetzt genügen, sind auf Grund der angestellten praktischen Versuche die folgenden Systeme zu bezeichnen:

1. System F. F. A. Schulze. (Die Vorderseite der Laterne besteht aus einer perforierten weißen Blechtafel mit aufgenietetem KZ.)
2. System J. Schwarz. (Die Vorderseite der Laterne besteht aus einer vollen weißen Blechtafel, die auf das Kennzeichen schwarz aufgemalt ist; die Schriftzeichen sind durchlöchert.)
3. System Dr. Dieterich-Helfenberg. (Die Vorderseite der Laterne besteht aus einer weißen Blechtafel, die in das KZ. eingeschnitten ist; hinter der Vorderwand befindet sich eine auswechselbare Scheibe.)

4) **Amtl. Erl.:**

„Neben der Transparentlaterne kann von der Polizeibehörde in geeigneten Fällen auch die Beleuchtung von außen zugelassen werden. In der Regel wird in solchen Fällen eine elektrische Lampe verwendet werden, die in der Form eines Scheinwerfers das Licht von oben auf die Blechtafel wirft. Es ist bei dieser Art der Beleuchtung des Nummerzeichens unbedingt darauf zu achten, daß die Lichtquelle ausreichend stark ist und daß der Lampenarm das KZ. nicht verdeckt.

Ferner haben die Polizeibeamten darauf hinzuwirken, daß die Lampen der im Betriebe befindlichen Fahrzeuge stets ausreichend hell brennen."

5) Vgl. § 9 zu Anm. 1.

6) Krafträder s. § 1 III.

Amtl. Erl.:

„Grundsätzlich ist erwünscht, daß auch bei Krafträdern das KZ. beleuchtet wird. Von einer Beleuchtung des KZ. ist daher nur dann abzusehen, wenn nach der Bauart des Kraftrades der Führer durch die Beleuchtungsvorrichtung gefährdet werden würde."

Solche Gefährdung liegt vielfach vor, daher diese neue Bestimmung (früher in Braunschweig kein KZ.-Beleuchtung). Vgl. die neuere **bayr.** Bktm. vom 25. Juli 1907:

„Da bei der Beleuchtung des rückseitigen KZ. der Krafträder nach dem dermaligen Stande der Technik eine Gefährdung des Fahrers nicht ausgeschlossen ist, so besteht keine Erinnerung dagegen, daß von der Ermächtigung zur Umgangnahme allgemein Gebrauch gemacht wird" (cf. § 7 Anm. 7).

Militärkrafträder sind von der Verpflichtung der Beleuchtung des KZ. gänzlich befreit (§ 29).

7) Weitere Ausnahmen von der Beleuchtungspflicht machten frühere VV. mit Rücksicht auf Explosionsgefahr. So Provinz Sachsen (bei Kraftdreirädern mit Benzinmotor, wenn durch Anbringung einer Laterne Explosionsgefahr begründet wird, was namentlich bei einem hinten angebrachten offenen Motor der Fall sein konnte, sowie bei Kraftzweirädern) und Schleswig-Holstein (wenn Beleuchtung des hinteren Erkennungsschildes unausführbar oder wegen Explosionsgefahr bedenklich). Nach dem jetzigen Stande der Technik erübrigen sich diese Ausnahmen.

§ 11.

(I) Der Verlust oder das Unbrauchbarwerden eines Kennzeichens muß[1] der Zuteilungsstelle[2] sofort angezeigt werden.[3]

(II)[4] Tritt der Verlust oder das Unbrauchbarwerden an einem Orte ein, von dem aus die Zuteilungsstelle ohne Zeitverlust nicht erreicht werden kann, so genügt die Anzeige an die nächste für die Zuteilung von Kennzeichen zuständige Behörde, die in derartigen Fällen das erneuerte Kennzeichen mit dem Dienststempel zu versehen und, daß dies geschehen, in der Bescheinigung (§ 5 Abs. 2) ersichtlich zu machen hat.

— Neue Vorschrift. —

1) Verpflichtet zur Anzeige ist zunächst wieder der Eigentümer (vgl. § 4 I, § 28); ferner aber auch der (nicht bloß vorübergehende) Besitzer (s. o. § 4 Anm. 4). Auch der Führer dürfte verantwortlich sein (§ 15).

2) Zuteilungsstelle: § 5 I II Satz 3, § 4 I. Behördenüberschrift: zur Überschrift 1 III S. 36.

3) Zweck der Anzeige:

a) Verhütung von Mißbrauch, den ein Unbefugter mit dem verlorenen oder unbrauchbaren KZ. treiben kann.

b) Ersatz des KZ. durch ein neues (mit gleicher oder anderer Erkennungsnummer). Das neue KZ. ist wieder mit dem Dienststempel (§ 8) zu versehen (s. Abs. 2).

Das Fahren in der Zeit zwischen dem Verlust oder dem Unbrauchbarwerden des KZ. bis zu seinem Ersatz ist verboten (§ 6).

4) Zum Abs. 2 **Amtl. Erl.:**

„Die Vorschrift des § 11 Abs. 2 verfolgt den Zweck, den Kraftfahrern den Ersatz eines verloren gegangenen oder unbrauchbar gewordenen KZ. nach Möglichkeit zu erleichtern. Die Polizeibehörden haben daher darauf Bedacht zu nehmen, alle Anträge der in Betracht kommenden Art schleunigst zu erledigen und den Antragstellern unnötige Weiterungen zu ersparen."

§ 12.

Die Anbringung mehrerer verschiedener Kennzeichen ist unzulässig.[1—3]

— Neue Vorschrift. —

1) Der Nachdruck liegt auf „verschieden". Man kann dabei:

a) an KZ. mit gleichem Buchstaben (römischer Ziffer) und Nummer, aber verschiedener äußerer Form und Ausstattung denken; oder

b) an KZ., deren Inhalt (Buchstabe, Nummer usw.) ebenfalls verschieden ist (z. B. aus verschiedenen Polizeibezirken; oder ein inländisches neben einem ausländischen, vgl. § 24 zu b).

Offenbar ist nur der Fall b gemeint, da nicht ersichtlich ist, warum man das zugeteilte KZ. nicht z. B. noch an den Seiten, wenn auch in anderer Form und Ausstattung, soll anbringen dürfen.

2) Selbstverständlich bleibt auch die Anbringung sonstiger Bezeichnungen (z. B. Name oder Firma des Besitzers) neben dem KZ. zulässig, vorbehaltlich des § 9 Satz 1.

3) Verantwortlich sind wieder der Eigentümer, der (nicht bloß vorübergehende) Besitzer (§ 11 Anm. 1) und der Führer (§ 15). Vgl. § 4 Anm. 4.

§ 13.

[1]Bei Ausstellungen von Kraftfahrzeugen können von der zuständigen Landespolizeibehörde[2] Ausnahmen von den Vorschriften der §§ 7, 10[3] mit der Maßgabe zugelassen[4] werden, daß für die an der Veranstaltung teilnehmenden Kraftfahrzeuge die Führung eines besonderen Kennzeichens vorgeschrieben wird, dessen Beschaffenheit im Einzelfalle von dieser Behörde festzusetzen ist.[5] Soweit es sich um Kraftfahrzeuge handelt, die bereits in die polizeiliche Liste eingetragen und mit einem Kennzeichen versehen sind, muß dies Kennzeichen auch während der Ausstellung weitergeführt werden.[6]

— Dieser Paragraph fehlt in **Waldeck.** —

— Neue Vorschrift. —

1) Zu besonderen Gelegenheiten (z. B. Gordon Bennet-Rennen s. o. § 7 Anm. 1) wurden auch früher schon besondere KZ. zugelassen, jedoch immer nur durch besondere Polizei-VV.

2) Zuständige Landespolizeibehörde: s. zur Überschrift 1 II C. S. 35.

3) Nur Ausnahmen von §§ 7, 10, nicht von §§ 4—6, 8, 9, 11, 12.

4) Zulassung der Ausnahmen wird nicht durch einfache zuzustellende Verfügung (Hue de Grais 326), sondern durch eine (zu publizierende) Polizeiverordnung zu erfolgen haben.

5) **Amtl. Erl.:**

„Das hier vorgeschriebene Verfahren hat nur bei denjenigen Fahrzeugen Platz zu greifen, die ein KZ. bisher nicht geführt haben. Insbesondere werden hierbei neue, zum Verkaufe gestellte oder zur Besichtigung und Erprobung vorgeführte Wagen in Betracht kommen."

(Schleswig-Holstein): „Die Art der Kennzeichnung ist gegebenenfalls zwischen der Polizeibehörde, welche die Veranstaltung genehmigt, und der gemäß § 4 für die Zuteilung der Kennzeichen zuständigen Behörde zu vereinbaren."

6) Nicht neben, sondern an Stelle des besonderen Ausstellungszeichens (s. § 11).

C. Der Führer des Kraftfahrzeugs.

a) Eigenschaften des Führers.

§ 14.

(In Waldeck § 13.)

(I)[1–3] Das Führen von Kraftfahrzeugen[4] ist nur solchen Personen gestattet[5] und darf nur solchen Personen überlassen werden[6], die mit den Einrichtungen und der Bedienung des Kraftfahrzeugs völlig vertraut sind[7][3] und sich hierüber durch ein von einer sachverständigen Behörde oder einer behördlich anerkannten Stelle ausgestelltes Zeugnis[8] ausweisen können. Das Zeugnis ist der Polizeibehörde[9] des Wohnorts des Führers zur Kenntnisnahme vorzulegen und von dieser, sofern gegen die Zuverlässigkeit[7a][10] und Befähigung der betreffenden Person Bedenken nicht bestehen, mit einem hierauf bezüglichen Vermerke zu versehen.[11] Der Führer hat das Zeugnis bei sich

zu führen[12] und auf Verlangen den zuständigen Beamten vorzuzeigen.

(II) Personen unter 18 Jahren ist das Führen von Kraftfahrzeugen, insbesondere auch von Krafträdern, nicht gestattet.[13] Ausnahmen können von der Polizeibehörde mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters zugelassen werden.[14—16]

1) **Amtl. Erl.:**

„Die Vorschriften der §§ 14—19 finden nicht allein auf berufsmäßige Kraftfahrer (Chauffeure), sondern auch auf alle anderen Personen Anwendung, die dauernd oder vorübergehend ein Kraftfahrzeug führen."

2) Der Name „Führer" ist mit Recht an Stelle des Wortes Chauffeur gesetzt, welches nur historisch aus der Entstehung des Kraftfahrzeugs vom Dampfwagen zu erklären ist (s. § 1 IV 3).*)

3) Über die **Notwendigkeit einer Prüfung** und eines Befähigungsnachweises herrscht unter Automobilisten und Nichtautomobilisten nur eine Stimme (vgl. belgischer Automobilkongreß, AW. 1903, 1244).**) Die genauste Kenntnis der einzelnen Teile des Motors und ihres Zusammenwirkens ist vollkommen unerläßlich, damit der Führer jede Betriebsstörung in ihren Ursachen sofort erkennen und daher beseitigen kann. Nicht bloß der Benzin- und der Dampfwagen, sondern namentlich auch das Elektromobil „exige une connaissance approfondie de la mécanique, difficile à rencontrer dans les foules ainsi qu'une prudence de conduite qui n'est pas donnée à tout le monde" (Forestier auf dem internationalen Automobilkongreß in Paris 1900, Vhdlgn. 49).

Demgemäß forderte Professor Lutz (MW. 1904, 313) ähnlich wie für Lokomotivführer eine gewisse Arbeitszeit in einer Automobilfabrik, welche den Führer längere Zeit und auch bei schwierigen Aufgaben beobachtet und ein ausführliches Zeugnis ausstellt, worauf dann noch eine Prüfung durch Sachverständige zu erfolgen hätte.

---

*) S. Meili Kodif. 98.

**) Ein entgegenstehender Antrag auf dem Pariser internat. Aut.-Kongr. 1900 wurde zurückgezogen (Vhdlgn. 581). — Loubet über die Eigenschaften des Führers s. AW. 1905, 1482.

An mehreren Orten sind bereits Chauffeurschulen entstanden, z. B. in London, am Technikum in Aschaffenburg in Bayern u. a. Der Unterricht auf der letzteren z. B. zerfällt in einen theoretischen und einen praktischen Teil. Der erstere umfaßt die Lehre vom Motor, von der Dampfmaschine und von der Elektrizität, soweit solche bei dem Kraftfahrzeug in Betracht kommt. Der praktische Teil besteht in Fahrübungen jeder Art, im Montieren und Demontieren von Motorfahrzeugen, in Reparaturen usw. Jeder Kursus umfaßt durchschnittlich zehn Wochen und schließt mit einer strengen Prüfung ab (AW. 1904, 998. Vgl. Schönfeld ebenda 1319. Berl. Ill. Ztg. 1904, 841, Ztsch. MMV. 1905, 435, 151, 452. AW. 1906 Nr. 25, 28, 32, 34. — Michaelis, Wagenführerberuf, AW. 1906 Nr. 61 ff.).

Auch in die technischen Hochschulen hat der Automobilismus seinen Einzug gehalten (Kolleg von Prof. von Borries in Charlottenburg mit Übungen s. MW. 1904, 512. Vgl. Lutz, Aut.-Bau- und Hochschule, MW. 1905, 660).

In Deutschland hatte unter anderen der Verband zur Regelung des deutschen Automobillenkerwesens die Ausbildung der Führer in die Hand genommen und darüber auf dem 5. Deutschen Automobiltage in Breslau 1904 Bericht erstattet (AW. 992 f). Nach der Ansicht des Verbandes sollten zu Führern in erster Reihe Leute verwendet werden, die als Schlosser, Marinemaschinisten oder als Soldaten der Verkehrstruppen eine sachgemäße Vorbildung erhalten haben, doch sollten auch Angehörige anderer Berufe, wenn sie sich sonst als brauchbar erweisen, nicht ausgeschlossen bleiben. Der Grundgedanke des Verbandes war, daß die Verbandsvereine die Überwachung der Führer übernehmen und sich die bestehenden Gelegenheiten, Ausbildung in Fabriken, größeren Reparaturwerkstätten, technischen Schulen usw. zu nutze machen. Diese Ideen sind allerdings bis jetzt im wesentlichen unausgeführt geblieben.

4) Die Prüfung und Bescheinigung ist auch bei Führern von **Krafträdern** notwendig.

In Frankreich werden für Krafträder unter 150 kg Spezialzeugnisse auf Grund erleichterter Prüfung ausgestellt. Die Frage, ob man den Lenkern einer gewissen Klasse von Fahr-

zeugen die Lizenzpflicht ganz erlassen könnte, ist von der französischen außerparlamentarischen Kommission verneint worden.

5) **Ist die Anordnung des Befähigungsnachweises gesetzlich zulässig?**

Das Führen von Kraftfahrzeugen kann zu verschiedenen Zwecken geschehen*):

a) Der Führer fährt rein privatim, ohne gewerblichen Zweck.

b) Der Führer betreibt das Führen von Kraftfahrzeugen als solches gewerbsmäßig und zwar selbständig.

c) Der Führer betreibt das Führen von Kraftfahrzeugen als Gewerbegehilfe eines andern, und zwar entweder:

α) als Gewerbegehilfe eines öffentlichen Fuhrbetriebsunternehmers (Omnibus-, Droschkenführer), oder

β) als Gewerbegehilfe eines sonstigen Gewerbetreibenden (z. B. Führer eines Brauereifahrzeugs).

Zu a) Für die Fälle eines **privaten** Fahrens ist das Erfordernis eines Befähigungsnachweises zulässig auf Grund des § 6 PVG.

Zu b) Der selbständige gewerbsmäßige Betrieb des Führens von Kraftfahrzeugen fällt unter die Gewerbeordnung. Nach dem Prinzip der Gewerbefreiheit (§ 1) kann jedermann dieses Gewerbe betreiben, soweit nicht durch die Gewerbeordnung selbst Ausnahmen vorgeschrieben oder zugelassen sind. Eine solche Ausnahme gibt der § 37 GO. für die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte durch Wagen aller Art, sowie für das Gewerbe derjenigen Personen, welche auf öffentlichen Straßen ihre Dienste anbieten. Auf diese Vorschrift kann jedoch § 14 GZ. nicht gestützt werden. Denn § 37 GO. gestattet die Regelung dieser Gewerbe nur den Ortspolizeibehörden, also ausschließlich im Interesse lokaler Bedürfnisse. Die GZ. sind aber keine Orts-, sondern eine landespolizeiliche V.

Trotzdem ist § 14 für rechtswirksam zu erachten. Denn durch § 1 GO. sind Beschränkungen, welche reichs- oder landesrechtlich dem Gewerbebetrieb aus anderen als aus

*) Vgl. Bürner, das richtige Verhältnis zwischen dem Motorwagenbesitzer und dem Motorwagenführer in Privatdiensten, Berlin 1907.

eigentlich gewerblichen Gründen gegeben sind, nicht beseitigt, die Gewerbetreibenden und ihr Hilfspersonal sind nicht von der Beachtung derjenigen Beschränkungen entbunden, welche sich aus allgemeinen polizeilichen, teils in Gesetzen, teils in Polizeiverordnungen enthaltenen Vorschriften ergeben und die auf jedermann, er mag ein Gewerbe betreiben oder nicht, Anwendung finden (KGJ. 6, 310. Rohrscheidt, Gewerbe-O. § 41).

Eine solche Vorschrift ist § 14: eine Sicherheitsmaßregel bezüglich aller Kraftfahrzeugführer, gleichgültig ob sie ein Gewerbe betreiben oder nicht.

Zu c. Das Prinzip der Gewerbefreiheit bezieht sich nur auf selbständige Gewerbetreibende, nicht auf Gewerbegehilfen (RG. vom 9. März 1891; 27, 259; OVG. 2, 318ff.; Rohrscheidt § 1 Anm. 20). Jedoch begreift nach § 41 GO. die Befugnis zum selbständigen Betrieb eines stehenden Gewerbes das Recht in sich, in beliebiger Zahl Gehilfen jeder Art anzunehmen, und in der Wahl des Hilfspersonals finden keine anderen Beschränkungen statt, als die durch die GO. festgesetzten. Eine solche Beschränkung wäre der § 37, der jedoch aus den oben erwähnten Gründen auf die vorliegende V. keine Anwendung findet. Vielmehr ergibt sich die Zulässigkeit des § 14 für gewerbegehilfliche Kraftfahrzeugführer aus dem oben erwähnten Grundsatz: der Führer muß sich den für jeden Privatmann geltenden Vorschriften unterwerfen.

Eine andere Frage ist, ob die Entziehung der Fahrerlaubnis gesetzlich begründet ist. Hierüber s. § 27.

6) Wer ohne genügende Qualifikation fährt, begeht eine strafbare Übertretung (§§ 14, 28) und ist für den angerichteten Schaden zivilrechtlich (BGB. § 823) und strafrechtlich (z. B. StGB. § 230) verantwortlich. Zu § 230 StGB. vgl. RG. 8. Mai 1906 Z. f. R. Bayern 319, JW. 607:

> Bezüglich des Angestellten, der sich im Lenken von Kraftwagen erst ausbilden wollte, fehlte die Gewißheit, daß er schon zur Zeit des Unfalls aus solchem Lenken ein Gewerbe machte, oder daß er als Lehrling oder Gehilfe in dem von einem andern betriebenen Gewerbe des Lenkens von Kraftwagen tätig gewesen ist.

Verschulden liegt darin, daß er die Lenkung auf verkehrsreichen Straßen übernahm, ohne im Besitze der erforderlichen Übung und geistigen Fähigkeit zu sein, nicht in der infolge Kopflosigkeit unrichtigen Bedienung des Steuers.

Verantwortlich für die Überlassung der Führung sind ferner der Eigentümer, der (nicht bloß vorübergehende) Besitzer und ev. auch der Führer, der die Führung an eine nach § 14 ungeeignete Person abgibt (Brandenburg und Westpreußen sprachen diese Verantwortlichkeit früher ausdrücklich aus. Vgl. jetzt § 16 I S. 2 a. E.).

Das in § 14 ausgesprochene Verbot der Überlassung der Führung an ungeeignete Personen erhebt die diligentia in eligendo und custodiendo (BGB. § 831)*) aus einer bloß zivilrechtlichen zu einer strafrechtlichen Pflicht. Die strafrechtliche Verantwortlichkeit erstreckt sich jedoch (anders als die zivilrechtliche) nicht auf die moralische, sondern nur auf die technische Befähigung des Führers.

a) Der Eigentümer oder Besitzer ist strafbar, wenn er sich vor der Überlassung des Fahrzeugs von der technischen Befähigung und dem Vorhandensein des Zeugnisses nicht überzeugt (culpa in eligendo).

Nach RG. (18. Dezember 1905, Ztschr. für Rechtspflege in Bayern 1906, 208) genügt der Herr seiner diligentia in eligendo bezüglich eines Kutschers, wenn er sich die Zeugnisse vorlegen läßt, und bei der letzten und vorletzten Dienstherrschaft persönlich erkundigt. — Es genügt nicht, daß der Herr über den Kutscher nichts Nachteiliges erfährt. Er muß vielmehr positive gute Zeugnisse oder gute zuverlässige Auskünfte über ihn erhalten (RG. 20. September 1906, Gruchot 51, 600 ff.). Vgl. für die zivilrechtliche dilig. in elig. RGJW. 1904, 288; RG. 14. Juni 1906, Sächs. Arch. 2, 107.

Vgl. Öst. KreisG. Leitmeritz, Öst. Zentralblatt 1906, 594: zivilrechtliche Haftung des Eigentümers, dessen Führer den Befähigungsnachweis erst 4 Tage nach dem vorgefallenen

*) Vgl. österr. BGB. § 1315.

Unfall erbracht hat. — Öst. Ob. Gerichtshof 22. Januar 1902 (Pfaff 39 Nr. 173: Anstellung eines zu jungen Kutschers). — RG. 8. Dezember 1905 (AW. 1906 Nr. 16: Verschulden durch Bestellung eines noch nicht 17jährigen Burschen ohne maschinentechnische Kenntnisse zu einer 60 km langen Fahrt auf einem den Führer unbekannten Wege).

b) Der Eigentümer oder Besitzer ist ferner strafbar, wenn er die Führung des Fahrzeugs dem Führer weiter überläßt, nachdem sich seine technische Unfähigkeit herausgestellt hat. Vgl. Öst. Ob. Gerichtshof 20. April 1906, Öst. Zentralblatt 1906, 594 (zivilrechtlich; außerordentlich weitgehend!).

Nicht strafbar hingegen ist die Weiterbeschäftigung eines Führers, dem nach § 27 das Zeugnis entzogen ist, weil § 27 rechtsungültig ist.

7) **Das Führen von Kraftfahrzeugen** (auf öffentlichen Wegen, s. Überschrift vor § 1) **setzt voraus:**

a) Die **allgemeine Zuverlässigkeit.** Dies ergibt sich aus Satz 2 und § 27. Die süddeutschen VV. hoben es früher ausdrücklich hervor. Eine Bestrafung trifft jedoch weder den Eigentümer oder Besitzer, noch den Führer selbst wegen allgemeiner Unzuverlässigkeit, sondern nur wegen Zuwiderhandlung gegen bestimmte Vorschriften.

b) Das völlige **Vertrautsein** mit den Einrichtungen und der Bedienung des Fahrzeugs.

Die GZ. erfordern Befähigung und Befähigungsnachweis. Wer also trotz erhaltener Bescheinigung mit Einrichtung und Bedienung des Fahrzeugs nicht völlig vertraut ist, handelt der V. zuwider. Ebenso entbindet die Bescheinigung den Eigentümer und Besitzer nicht von der Verantwortlichkeit, wenn der Führer sich trotz der Bescheinigung als ungeeignet herausstellt (§ 28).

c) Zeugnis, s. u. Anm. 8.

8) **Zeugnis.** Über die behördlich anerkannte Stelle vgl. vgl. 4 II und die dort abgedruckten **Ministerialverfügungen.**

Bekanntmachungen von Sachverständigen s. Amtsbl. Potsdam 1903, 63. 337. 386. 1904, 34. 157. 1906, 139.

Bayr. Bktm. vom 25. Juli 1907:

„Der Bayerische Automobil-Klub hat von der K. Pol.-Dir. München in jederzeit widerruflicher Weise die behördliche Anerkennung zur Ausstellung solcher Zeugnisse erhalten. Demnach sind die Zeugnisse des Klubs von allen Distriktsverwaltungsbehörden bis auf Weiteres als Zeugnisse einer behördlich anerkannten Stelle im Sinne des § 14 Abs. 1 anzuerkennen. Die Zeugnisse müssen ohne Rücksicht auf den Wohnort der mit den einzelnen Prüfungen betrauten Mitglieder vom Vorstande des Klubs ausgefertigt werden. Die Befugnis sonstiger behördlich anerkannter Stellen und sachverständiger Behörden zur Ausstellung von Zeugnissen bleibt unberührt."

Muster.

(Zeugnis für Führer.) (Farbe: grün.)

Auf Grund des § 14 der Verordnung ...... betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, vom .... 19.... wird dem

....

geboren am .... in .... wohnhaft in .... bescheinigt, daß er mit den Einrichtungen und der Bedienung von Kraft.................. mit ....-Betrieb völlig vertraut ist.

........................, den .... 19.....

....

Behördlich anerkannter Sachverständiger.

Gesehen mit dem Anfügen, daß gegen die Zuverlässigkeit und Befähigung der vorstehend bezeichneten Person Bedenken nicht bestehen.

........................, den .... 19.....

(Stempel.) ....

A. Selbstverständlich hat der Ausstellung des Zeugnisses eine **Prüfung** durch den Aussteller voranzugehen. Art und Umfang der Prüfung sind dem Sachverständigen überlassen. Als Vorbild können die nachfolgenden Grundsätze des französischen Zirkulars vom 10. April 1899 Art. 11 gelten:

a) Die Prüfung besteht in der Lenkung eines Fahrzeugs von der Art desjenigen, welches der Kandidat zu führen beabsichtigt.

b) Der Prüfende nimmt auf dem Wagen mit Platz.

c) Der Prüfende hat besonders zu achten auf die Vorsicht, Kaltblütigkeit und Geistesgegenwart des Kandidaten, die Richtigkeit seines Blicks, die Sicherheit seiner Lenkung, seine Geschicklichkeit im Verändern der Geschwindigkeiten je nach Bedürfnis, die Promptheit in der Anwendung der Bremsen und die Empfindung für die Bedürfnisse des Verkehrs auf öffentlichen Wegen.

d) Der Prüfende richtet Fragen an den Kandidaten über die Rolle und Anwendung der verschiedenen Hebel, Pedale oder Handgriffe, über die Vorbereitungshandlungen zur Ingangsetzung des Fahrzeugs, über die Mittel zur Beseitigung der einfachsten Zwischenfälle, welche unterwegs eintreten können. Diese Fragen sollen kein theoretisches Examen darstellen, sondern die praktischen Kenntnisse des Kandidaten erproben.

e) Die Führung von Fahrzeugen mit Wasserdampfmotoren erfordert spezielle Kenntnisse und eine ganz besondere Aufmerksamkeit (vgl. Baudry de Saunier 22ff).

Der Kandidat muß vertraut sein mit den Sicherheitsbedingungen im Gebrauch der Generatoren (Dampferzeuger), mit der Rolle und zweckmäßigen Befragung der Sicherheitsapparate, mit den nötigen Maßnahmen zur Erhaltung richtiger Angaben und guten Funktionierens dieser Apparate, und mit den erforderlichen Maßregeln im Falle Wassermangels, Feuersgefahr oder übermäßigen Dampfdrucks.

Italien: Fragen und Probefahrten. Prüfung soll streng (completo e rigoroso) sein und ist so lange auszudehnen oder so oft zu wiederholen, bis der Beamte die volle, absolute Überzeugung der Befähigung des Kandidaten erlangt hat. Probefahrt unter möglichst schwierigen Bedingungen auf Straßen mit Abhängen, engen Kurven usw. Kandidat muß verschiedene weite und enge Wendungen, Geschwindigkeitsänderungen, plötzliches Anhalten,

Bremsen und alle anderen in der Praxis vorkommenden Manöver ausführen (Norme § III).

Österreich: die Prüfung hat sich auf den Nachweis jener Kenntnisse der maschinellen Einrichtungen von KFzn. zu erstrecken, welche zur sicheren Führung eines FZ. der vom Gesuchsteller bezeichneten Gattungen erforderlich sind. Außerdem Probefahrt zum Nachweis der praktischen Fähigkeit zur Führung eines solchen FZ.

B. Das Zeugnis kann sich auf alle oder bestimmte Fahrzeug**arten** beziehen. Man wird die folgenden französischen Grundsätze anwenden können:

> *„Obwohl es wünschenswert ist, möglichst wenig Kategorien zu schaffen und jedem Zeugnis eine so große Allgemeinheit zu geben, wie es die Fähigkeiten und Kenntnisse des Antragstellers gestatten, so wird es doch im allgemeinen notwendig sein, die Natur der Energiequelle derjenigen Fahrzeuge zu spezifizieren, in deren Führung der Kandidat für tauglich befunden worden ist, und oft sogar die Tragweite des Zeugnisses noch mehr zu begrenzen durch die Bezeichnung eines bestimmten Fahrzeugsystems, wobei es dem Kandidaten freisteht, das Zeugnis erweitern zu lassen, indem er sich in der Führung verschiedener Fahrzeuge prüfen läßt."*

Italien: Zeugnis für bestimmte Energieart. In Schleswig-Holstein wurde früher die Bescheinigung für die von dem Kandidaten bediente Fahrzeuggattung (Benzin-, Gas-, elektrische usw. Motore), ausgestellt, in Hamburg wurde der Fahrschein sogar nur für ein bestimmtes Fahrzeug erteilt (ähnlich in einigen Staaten der Union, s. u.).

In der Schweiz wird Beschreibung, Nummer und Gewicht des Wagens in die Karte aufgenommen.

C. Die **Kosten der Prüfung** sind keine Kosten der Polizeiverwaltung, sondern Privatkosten des Führers, die dieser zu tragen hat. Vgl. Sächsische Gebührenordnung im Gesetz vom 30. April 1906 (Vollmer 45). Der Anspruch der prüfenden Behörde oder des Sachverständigen ist rein privatrechtlicher Natur und im Wege des Zivilprozesses geltend zu machen.

9) **Polizeibehörde:** s. Übersicht zur Überschr. vor § 1 Anm. 1 III S. 36ff.

10) **Zuverlässigkeit** s. o. Anm. 7a.

Die technischen und polizeilichen Kenntnisse nützen dem Führer nichts ohne eine allgemeine Ausbildung seiner physischen und moralischen Eigenschaften. Er muß zunächst ein gutes Auge besitzen, auch ein feines Ohr, welches gewöhnt ist, jede Unregelmäßigkeit im Gang des Motors sofort wahrzunehmen (Müllendorf 42f.). Dies ist um so wichtiger, als beim schnellen Fahren das Fahrzeug fast über dem Pflaster schwebt und Stoß und Widerstand beinahe unbemerkt bleiben. Der Führer soll ferner lernen, in allen Situationen Kaltblütigkeit zu bewahren. Endlich müssen ihm die vom OLG. Colmar unter Billigung des RG. formulierten moralischen Eigenschaften innewohnen: „Besonnenheit, Charakterstärke und ein Gefühl der Verantwortlichkeit, die er im Hinblick auf die Gefahren des Gefährtes für den Verkehr dem Publikum gegenüber auf sich nimmt; nicht nur das Vermögen, sondern auch der ernste, aus der Achtung vor der öffentlichen Ordnung und vor der Persönlichkeit der Mitmenschen entspringende Wille, jede Gefährdung anderer Personen zu vermeiden" (OLG. Colmar vom 3. November 1903, Recht 7, 551, RG. 28. März 1904, JW. 288f. Vgl. Isaac MW. 1904, 239).

Die **bayr.** Bktm. vom 25. Juli 1907 sagt hierzu:

„In dieser Hinsicht ist zu beachten, daß es für die Zuverlässigkeit und Befähigung eines Führers nicht nur auf die Kenntnis der maschinellen Einrichtungen des Fahrzeugs und ihrer Handhabung ankommt, sondern ganz besonders auf die körperliche und geistige Fähigkeit, das Fahrzeug auch auf verkehrsreichen Straßen und unter den schwierigsten Verhältnissen mit Ruhe, Sicherheit und Geistesgegenwart zu führen. Hierüber, insbesondere über den Vollbesitz des Seh- und Hörvermögens wird die Distriktsverwaltungsbehörde in der Regel das Gutachten eines amtlichen Arztes einholen. Ferner hat sich dieselbe über das Vorhandensein derjenigen sittlichen Eigenschaften, welche für ein rücksichtsvolles Verhalten gegen andere volle Gewähr bieten, zu vergewissern.

Da der Kraftfahrer die entscheidende Probe seiner Befähigung und Zuverlässigkeit eigentlich erst durch eine länger dauernde Übung im Verkehre auf öffentlichen Straßen ablegt, so werden die Distriktsverwaltungsbehörden ihr Augenmerk auch darauf zu richten haben, ob diese Probe nach angemessener Frist als bestanden erachtet werden kann, und veranlaßtenfalls das Zeugnis nach § 27 der oberpolizeilichen Vorschriften (s. u.) einziehen."

Für die Würdigung des persönlichen Verhaltens ist selbst bei Vorliegen einer gerichtlichen Bestrafung nicht die Bestrafung an sich, sondern nur der der Bestrafung zugrunde liegende Tatbestand in Betracht zu ziehen (Entsch. d. bayr. Verwalt.-Ger.-Hofs v. 21. November 1906, Reger Bd. 27; bezieht sich auf § 33 II[1] Gew.-O.).

11) Durch den **Vermerk** wird die Befähigung und gleichzeitig die Zuverlässigkeit als dem § 14 entsprechend polizeilich anerkannt. Rechtsmittel gegen Versagung des Vermerks s. § 5 Anm. 4 S. 112.

Ohne den Vermerk ist die Bescheinigung nicht vorschriftsmäßig. Militärpersonen bedürfen keines polizeilichen Vermerks (§ 29). Ausländische Zeugnisse s. § 24c. Listen über die Vermerke in **Sachsen** Dienstanweisung Nr. 9, Vollmer 43.

Sigmaringen schiebt als Satz 3 ein:

„Liegt ein Zeugnis nicht vor, so wird ein solches von dem Oberamtmann unter den vorstehenden Voraussetzungen ausgestellt."

12) Mitführung des Zeugnisses s. § 5, II Anm. 9 S. 118 und § 15 Anm. 4.

13) **Altersgrenze** (früher § 23).

a) Auch bezüglich der Altersgrenze herrschte früher in Deutschland bunte Mannigfaltigkeit. Wenn der Franzose Haber (81) tadelt, daß in Frankreich keine Altersgrenze vorgeschrieben sei, so ist dem gegenüber zu bemerken, daß jede solche Grenze etwas Willkürliches hat und daß eine Prüfung der Reife im einzelnen Fall vielleicht vorzuziehen ist. Jedenfalls ist die Grenze von 18 Jahren am besten gewählt (vgl. AW. 1904, 25 bezüglich Schleswig-Holsteins 1905, 1122).

Die Vorschrift gilt selbstverständlich nur für das Fahren auf öffentlichen Wegen und Plätzen (s. Überschrift vor § 1).

b) Für andere Fuhrwerke beträgt das Mindestalter in Berlin 16 Jahre (Straßen-O. § 15). Wo die Altersgrenze für Droschken- und Omnibuskutscher höher ist als 18, behält es für Kraftdroschken und -Omnibusse sein Bewenden (§ 1 II. — Berlin Droschken-O. § 46: 21 Jahre).

c) Fährt eine Person unter 18 Jahren, so macht nicht nur sie selbst, sondern auch der Eigentümer oder Besitzer sich

strafbar (vgl. § 28). Ein Vertrag mit einer Person unter 18 Jahren, welcher auf Führung eines Kraftfahrzeugs auf Verkehrswegen gerichtet ist, würde nichtig sein (BGB. § 134, EG. art 2).

d) Eine Person über 18, aber unter 21 Jahren muß für befugt gelten, die Erteilung des Fahrscheins selbständig zu beantragen.

e) Das Recht zur Zulassung von Ausnahmen stammt aus der alten bayrischen V.

Amtl. Erl.:

„Im Falle der Bewilligung einer Ausnahme gemäß § 14 Abs. 2 hat die Polizeibehörde einen entsprechenden Vermerk in das Zeugnis einzutragen."

14) Das Geschlecht des Fahrers ist gleichgültig (in Wien hatte eine Bezirksvertretung einmal beantragt, nur Männern die Fahrerlaubnis zu erteilen).

15) Kraftdroschken: Kleidung Berliner Droschken-O. § 22, Befähigung § 35, s. Anhang.

16) ***Ausland.***

A. Belgien. Brüssel: Befähigung und Alter von 18 Jahren. Keine Prüfung.

B. Frankreich. Zeugnis des Präfecten des Departements auf Grund Berichts des service des mines. Keine Altersgrenze. Prüfung s. o. Anm. 4, 8a.

C. Großbritannien. Lizenz vom Grafschaftsrat, immer auf 12 Monate. Alter 17 Jahre, beim Motorrad 14 Jahre. Lizenz für Motorwagen erstreckt sich auch auf Motorräder, nicht aber umgekehrt.

Muster einer Lizenzurkunde:

No. . . . .

Motor car Act, 1903.

County or County Borough } *of . . . .*

License to drive a motor car (or motorcycle).

A. B., of . . . . ., is hereby licensed to drive a Motor Car (or Motor Cycle only) for the period of twelve months from the . . . . day of . . . . until the . . . . day of . . . . inclusive.

. . . .

Clerk to the County Council
or Town Clerk or duly authorised officer.

NB. Particulars of any endorsement of any licence previously held by the person licensed must be entered on the back of this licence.

D. Italien. Prüfung durch Zivilingenieuramt und certificato d'idoneità des Präfecten. Schein mit Photographie, auf dem die Übertretungen vermerkt werden.

E. Österreich. a) Altersgrenze 18 Jahre.

b) Gesuch um Prüfung mit Angabe der Gattung oder der Gattungen von Fahrzeugen, für die die Prüfung abgelegt werden soll.

c) Prüfung vor dem von der politischen Landesstelle bestellten Prüfungskommissar (s. o. Anm. 8).

d) Erteilung eines Zeugnisses über die bestandene Prüfung.

e) Erteilung der „Fahrlizenz" durch die politische Bezirksbehörde des Wohnorts. Angabe der Fahrzeuggattung in der Lizenz und Beifügung der Photographie.

f) Kein Lizenzzwang bei einspurigen Fahrzeugen.

F. Portugal. Befähigungsnachweis. Alter 18 Jahre.

G. Schweiz. Befähigungsnachweis. Karte mit Photographie des Führers, Beschreibung, Nummer und Gewicht des Wagens, Dauer der Bewilligung und Auszug der Konkordatsverordnung. S. o. Anm. 8B.

H. Spanien. Befähigungsnachweis und Erlaubnis des Gouverneurs.

I. Vereinigte Staaten.

I. Lizenzzwang ausdrücklich verboten in Kalifornien, Connecticut, Florida, Iowa, Michigan, Nebraska, New York, Süd-Dakota, Washington, meistens jedoch mit Ausnahme für den öffentlichen Fuhrbetrieb.

II. Registrierung der Fahrer ohne Prüfung: Florida, Missouri, Pennsylvanien [die Registrierung gilt hier als Lizenz für das Fahrzeug], West-Virginia.

III. Befähigung und Lizenz („operator's license") vorgeschrieben in Columbia, Maine, Massachusetts, New Hampshire, New Jersey, Vermont.

In Delaware und Minnesota ist Fahrbefähigung des Eigentümers, jedoch ohne Prüfung, vorgeschrieben, also Verquickung von Fahrlizenz und Fahrzeuglizenz (s. o. § 5 Anm. 13i).

In New Jersey gilt die Lizenz für eine bestimmte Fahrzeugklasse (die Klassen bestimmen sich nach den PS.) und für diejenigen Fahrzeuge, welche weniger Pferdekräfte haben.

Lizenz oft nur auf ein Jahr gültig. Für öffentlichen Fuhrbetrieb wird mehrfach eine Speziallizenz (professional chauffeur's license) gefordert.

IV. **Unterricht** *im Fahren: in Columbia kein Lizenzzwang für Lernende. Der Lernende ist von einem zugelassenen Fahrer zu begleiten, der die polizeiliche Verantwortung trägt.*

New Jersey: besondere schriftliche Erlaubnis zum Lernen für bestimmte Zeit, höchstens 3 Wochen, unter Aufsicht eines zugelassenen Fahrers. Beide sind für alle Übertretungen verantwortlich.

*V. New Jersey verbietet das Fahren ohne Erlaubnis des Eigentümers (***furtum usus!** *wichtig für die Haftpflicht; vgl. Gegenentwurf § 1 Abs. 3 und Begründung dazu S. 5).*)*

VI. Altersgrenze New Jersey 16, Pennsylvanien 18 Jahre.

b) Besondere Pflichten des Führers.

§ 15.

(In Waldeck § 14.)

(I) Der Führer[1)] ist dafür verantwortlich, daß das Kraftfahrzeug mit den nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Vermerken und polizeilichen Kennzeichen versehen ist[2)], daß es in vorgeschriebener Weise beleuchtet ist[3)], sowie dafür, daß bei der Benutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und

*) Cf. Meili Kodifikation.

Plätzen die durch § 5 Abs. 2 vorgeschriebene Bescheinigung mitgeführt wird.[4-7]

(II) Der Führer ist verpflichtet, sich vor der Fahrt[8] davon zu überzeugen, daß das Fahrzeug in ordnungsmäßigem Zustand ist und daß seine maschinellen sowie die im § 3 vorgeschriebenen Einrichtungen gut wirken.[9]

— (Früher §§ 25, 26.) —

1) Über die Verantwortlichkeit des Eigentümers und des Besitzers vgl. zu §§ 4, 6, 11, 28. Der frühere besondere Abschnitt darüber ist jetzt beseitigt.

2) Verantwortung für die Vermerke und KZ. s. §§ 4 V, 5 ff. 24. Früher bestand nur die Verantwortung für das KZ., außer in Bremen und Lübeck.

Die Vorschrift ist notwendig, damit das KZ. seinen Zweck erfüllen soll.

a) Der Führer ist zunächst verantwortlich für das Vorhandensein der Vermerke und KZ.

b) Ferner dafür, daß das KZ. ordnungsmäßig ist (§ 7 ff.).

c) Endlich dafür, daß das KZ. stets sichtbar ist (§ 9).

Die Verantwortlichkeit des Führers ist eine völlig selbständige. Ein Verschulden des Eigentümers bei der Anbringung der KZ. und der Vermerke entlastet ihn nicht, ebensowenig wie sein Verschulden den Eigentümer entlastet.

3) Beleuchtung s. §§ 3 I, 5 II.

4) An Bescheinigungen sind mitzuführen:

a) Diejenige des § 5 II über die Zulassung des Fahrzeugs.

b) Das Befähigungszeugnis des § 14.

c) Die versteuerte Erlaubniskarte des § 60 Reichsstempelgesetz (**Bayern** Amtl. Erl. zu § 15).

d) Die ausländische Bescheinigung des § 24 zu a.

e) Die Bescheinigung über Zuteilung des besonderen KZ. § 24 zu b.

f) Das ausländische Führerzeugnis § 24 zu c.

Rechtsgültigkeit: s. § 5 II Anm. 9 S. 118.

5) Pflicht des Führers zum Nachweis des **Ladungsgewichtes** auf Kunststraßen: s. Ges. vom 20. Juni 1887, § 7 (o. § 3 Anm. 8 E.).

6) **Folgen der Zuwiderhandlung.**

Der Aufsichtsbeamte, dem das Führerzeugnis nicht vorgelegt werden kann, muß ohne weiteres für befugt erachtet werden, den Führer am Weiterfahren zu hindern, solange bis seine Fahrberechtigung nachgewiesen werden kann. Dies ergibt sich aus § 14.

Zweifelhaft dagegen kann ein solches Anhaltungsrecht sein, wenn nur die Bescheinigung über das KZ. fehlt. Denn nach § 6 genügt wohl das Vorhandensein des KZ. am Fahrzeug, um die Fahrberechtigung herzustellen. Der Beamte wird demnach bei dem Fehlen der Bescheinigung nur dann zum Anhalten des Fahrzeugs berechtigt sein, wenn begründeter Verdacht besteht, daß das am Fahrzeug befindliche KZ. daselbst widerrechtlich angebracht ist. Hierüber muß allerdings das pflichtgemäße Ermessen des Beamten entscheiden.

Neben dem Recht zum Anhalten besteht natürlich das Recht zur Bestrafung nach § 28.

7) ***Ausland.*** *Beide Bescheinigungen sind mitzuführen in Frankreich; die Lizenz des Führers in Großbritannien, Italien u. a. Vgl. Großbritannien Circ. 1903, 7 (Arretierung ohne Haftbefehl).*

Pennsylvanien: das registration certificate ist auf einem solchen Platz im Wagen unterzubringen, daß es leicht geprüft werden kann.

Schweiz: Ausweis oder Fähigkeitszeugnis mitführen.

In Frankreich ist die zivilrechtliche Haftung des Führers ohne weiteres begründet, wenn er den Unfall herbeigeführt hat und die beiden Scheine nicht vorzeigen kann, ohne daß man ihm ein Verschulden nachzuweisen braucht. Dies ist ständige Rechtsprechung (Haber 12f). Nach deutschem Recht ist dies nicht anzunehmen (anders früher ALR. Vgl. Vossen 26. Juristentag). Nach einer französischen Gerichtsentscheidung kann der Eigentümer eines durch Pferde beschädigten nicht deklarierten Automobils, dessen Führer kein Zeugnis besaß, keinen Schadensersatz beanspruchen, denn das Fehlen der Bescheinigung begründe die Prä-

sumption der Ungeschicklichkeit, Unvorsichtigkeit und Unfähigkeit, welche die Schuld des Beschädigers neutralisiere (Haber 101).

8) Nach dem Wortlaut der GZ. ist der Führer nur verpflichtet, sich vor der Fahrt von dem ordnungsmäßigen Zustand des Fahrzeugs zu überzeugen. Eine weitergehende Beaufsichtigung während der Ruhezeit des Fahrzeugs ist dem Führer nicht auferlegt; insofern ist seine Verantwortlichkeit geringer als die des Eigentümers (§§ 2ff., 28).

Jedoch wird man die Fortsetzung einer verhältnismäßig lange unterbrochenen Fahrt als neue Fahrt im Sinne der Vorschrift ansehen müssen, so daß der Führer sich also in solchem Fall auch vor der Fortsetzung der Fahrt von dem Zustand des Fahrzeugs überzeugen muß. Wann die Fortsetzung einer Fahrt als neue Fahrt anzusehen ist, ist Tatfrage. Vgl. Berlin § 16 I Satz 2 (s. u. § 16 Anm. 2).

Die Vorschrift des Abs. 2 wird verletzt, wenn der Führer die Fahrt mit einem Fahrzeug antritt, das sich nicht in ordnungsmäßigem Zustand befindet, und zwar entweder:

a) obwohl ihm der ordnungswidrige Zustand bekannt geworden ist, oder

b) weil er eine Prüfung des Fahrzeugs aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit nicht vorgenommen hat, oder

c) weil er die Prüfung des Fahrzeugs schuldhafterweise so ungenau vorgenommen hat, daß ihm die Ordnungswidrigkeit des Zustandes entgangen ist.

Hat der Führer dagegen vor der Fahrt eine ordnungsmäßige Prüfung vorgenommen und sich von dem ordnungsmäßigen Zustand überzeugt, so ist er nicht verantwortlich, wenn sich unterwegs herausstellt, daß das Fahrzeug nicht oder nicht mehr in Ordnung ist. Der Führer ist dann auch nicht ohne weiteres zur Einstellung der Fahrt verpflichtet (vgl. jedoch § 16 Satz 1).

9) Die allgemeinen Rechtsgrundsätze über Ausschluß der Rechtswidrigkeit, Verschulden usw. finden auch auf die Verantwortung des Führers Anwendung (§ 28). Die Haftung des Führers ist insofern schärfer als die des Eigentümers oder Besitzers, als er seine Funktionen regelmäßig persönlich auszuüben hat und Stellvertretung nicht zulässig ist.

§ 16.

(In Waldeck § 15.)

(I) Der Führer ist zu besonderer Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeugs verpflichtet.[1. 2)] Er darf von dem Fahrzeuge nicht absteigen[3)], solange es in Bewegung ist, und darf sich von ihm nicht entfernen[4)], solange der Motor angetrieben ist[5)]; auch muß er, falls er sich von dem Fahrzeug entfernen will, die nötigen Vorkehrungen treffen, daß kein Unbefugter den Motor antreiben kann.[6–8)]

(II) Auf den Haltruf oder das Haltzeichen[9)] eines als solcher kenntlichen Polizeibeamten[10)] hat der Führer sofort anzuhalten. Zur Kenntlichmachung eines Polizeibeamten ist auch das Tragen einer Dienstmütze ausreichend.[11–13)]

— Früher §§ 34, 35. —

1) Diese Vorschrift stammt aus der früheren bayrischen V. Dem Führer wird damit eine besondere Pflicht zur diligentia auferlegt, die diejenige gewöhnlicher Fuhrwerkslenker übersteigt. Denselben Grundsatz hat für das Zivilrecht das Reichsgericht schon früher aufgestellt. Vgl. folgende **Entscheidungen:**

a) Die außerordentlich große Gefahr, welche mit dem Automobilverkehr auf öffentlichen Straßen verknüpft ist, bedingt im Interesse der Sicherheit des Publikums eine ganz besonders große Aufmerksamkeit und Vorsicht des Automobilfahrers (JW. 1906, 681).

b) Verschulden, wenn man bei Ausführung der Absicht, eine vorhandene Gefahr von anderen abzuwenden, ganz ungeeignete Mittel ergreift (RG. 5. Mai 1904, JW. 356[6]).

c) Die durch einen gesunden und normalen Verkehr gewonnenen Erfahrungen dürfen dem einzelnen Fahrer die Grundlage geben für sein Urteil über die Gefährlichkeit oder Zulässigkeit seines Verfahrens (RG. 11. Mai 1904, JW. 356[7]).

Jedoch darf er bei mangelnder Sorgfalt auf eine im Verkehr eingerissene Nachlässigkeit oder Unsitte sich nicht berufen (RG. 11. Mai 1904, JW. 357[8]).

d) Der Automobilbetrieb ist nicht so wichtig, daß ihm die körperliche Integrität von Menschen zum Opfer gebracht werden dürfte, wenn diese sich auch leichtsinnig oder mutwillig benehmen (RG. 14. April 1904, JW. 1904, 287, ausgesprochen für den Straßenbahnbetrieb).

e) Die Anforderung an die im Verkehr erforderliche Sorgfalt darf nicht so hoch gespannt werden, daß der Führer mit jeder Ungeschicklichkeit und Unbesonnenheit dritter Personen zu rechnen hätte (RG. 10. Oktober 1904, JW. 572, 1).

f) RG. 28. März 1904, JW. 288 s. o. § 14 Anm. 10.

2) **Berlin** schiebt als Satz 2 ein:

„Auch nach Antritt der Fahrt hat er dafür Sorge zu tragen, daß eine Belästigung von Personen und Gefährdung von Fuhrwerken durch Entwicklung von Rauch oder Dampf oder durch üblen Geruch möglichst ausgeschlossen bleibt."

Vgl. hierzu § 15 Anm. 8.

3) Absteigen. Diese Vorschrift stammt aus den früheren süddeutschen VV.

Der Führer darf auch dann noch nicht absteigen, wenn der Motor zwar ruht, die durch ihn hervorgerufene Bewegung des Fahrzeugs aber noch fortdauert (solange ist das Fahrzeug noch „im Betrieb" im Sinne des Haftpflichtentwurfs).

4) Entfernung vom Fahrzeug ist verschieden vom Absteigen und liegt erst dann vor, wenn der Führer das Fahrzeug sich selbst überläßt.

5) Der Motor (s. S. 60) ist angetrieben:

a) Bei Explosionsmotorfahrzeugen, wenn das Gemisch von Gas (Benzindampf, Spiritusdampf und dgl.) und Luft durch die Zündung zur Explosion gebracht wird und auf den Motor (Kolben im Zylinder) wirken kann.

b) Beim Elektromobil, wenn der Kontakt hergestellt ist, d. h. wenn die vom Akkumulator ausgehende Elektrizität auf den Motor (Magnetsystem mit Anker) wirkt.

c) Bei Dampfwagen, wenn der Dampf aus dem Kessel durch die geöffneten Hähne in den Motor (Zylinder mit Kolben) dringt.

Will der Führer sich vom Fahrzeug entfernen, so genügt es nicht (wie früher nach § 35, s. 1. Auflage S. 203f), daß er den Motor nur ausschaltet (d. h. die Übertragung der Bewegung des weiter arbeitenden Motors auf die Räder unterbricht, so daß das Fahrzeug stillsteht, während der Motor weiterarbeitet), sondern er muß den Motor selbst zum Stillstand bringen. Bei Dampffahrzeugen und Elektromobilen bewirkt das Ausschalten des Motors übrigens stets gleichzeitig den Stillstand des ganzen Fahrzeugs (bei Dampfwagen Schließung des Hahns, der den Dampf von dem Kessel in den Zylinder strömen läßt, bei Elektromobilen Ausschaltung des Kontrollers).

Wenn der Führer nur absteigt, darf der Motor angetrieben bleiben (wegen des Lärmverbots vgl. §§ 2, 16 Satz 1, s. o. Anm. 1, 2).

6) Vorsorge gegen Antrieb durch Unbefugte (auch in den früheren VV.). Bei den Beratungen zum österreichischen Haftpflichtgesetzentwurf wurde den Sachverständigen die Frage vorgelegt, ob, wenn das Fahrzeug bewegungsbereit an einem dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Orte sich befindet, sich dann durch Anbringung oder Auslösung einer einfachen Vorrichtung ein Zustand schaffen läßt, der es nur jenem, der den Schlüssel besitzt, ermöglicht, die Bewegung hervorzurufen. Diese Frage wurde von den Sachverständigen bejaht.

Für gewöhnliche Fälle dürfte aber bei Benzinfahrzeugen auch die Abstellung der Zündung und Abdrosselung der Benzinzufuhr genügen, weil dann das Fahrzeug nur von einem sachverständigen Kenner aller technischen Einzelheiten in Bewegung gesetzt werden kann.

Auch genügt es, wenn der Führer statt solcher Vorsichtsmaßregeln eine zuverlässige Person zum Schutz des Fahrzeugs zurückläßt. Andererseits ist die Vorschrift der Berliner Straßen-O. (§ 19), daß bespanntes Fuhrwerk auf öffentlicher Straße nicht ohne Aufsicht bleiben darf, auf Kraftfahrzeuge nicht anwendbar (Schöffengericht I Berlin, Motorblatt 1905, 296. Kammer-G. i. S. c. Dr. Köhn (Halle), MW. 1906, 615. Vgl. AW. 1906, Nr. 15. Französische Entscheidungen Haber 28. — Anders Antwerpen).

7) **Berlin** hat folgenden Satz 4:

„Bei längerem Halten hat er den Motor abzustellen."

Also auch dann, wenn der Führer hält, ohne abzusteigen. Vgl. § 18 VI: („außer Tätigkeit setzen").

Hat der Führer die in diesem Paragraphen vorgeschriebenen Pflichten erfüllt und wird trotzdem ohne sein Verschulden das Fahrzeug in Bewegung gesetzt, so trifft ihn keine Verantwortung.

8) ***Ausland.*** *Frankreich und Spanien: Vorsorge gegen unzeitgemäße Ingangsetzung und gegen jeden Unfall. Italien und Portugal: Vorsorge gegen Unfälle. Österreich: Maschine abstellen, Bremse anziehen und Vorsorge gegen Unberufene.*

9) Haltzeichen, insbesondere Hochheben des Arms [z. B. Großbrt.].

10) Polizeibeamte s. zur Überschrift vor § 1 Anm. 1 IV (früher „polizeiliche Exekutivbeamte").

Sachsen:

„Polizeibeamte einschließlich der Straßenaufsichtsbeamten."

Vgl. Vollmer 17 (auch die mit Dienstmütze versehenen staatlichen Straßenbeiarbeiter). Die Marke eines nicht uniformierten Polizeibeamten genügt nicht zur Kenntlichmachung (Vollmer 17). Wenn der Polizeibeamte nicht kenntlich ist, vgl. 59 StGB.

11) Berliner Straßen-O. § 132 findet Anwendung. Danach ist den zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe in der öffentlichen Straße ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbeamten unbedingte Folge zu leisten (vgl. Olshausen StGB. § 366).

Enger z. B. belgisches Generalreglement 4. August 1899; nur bei starkem Verkehr, Unfall, drohendem Unfall oder zwecks Feststellung der Erfüllung der Vorschriften des Reglements haben die Fuhrwerke auf Anordnung des Polizeibeamten zu halten. Dagegen Brüssel art. 56 wie Berlin.

12) Besondere Befugnisse der Polizeibeamten sind:

a) Das Recht zur **vorläufigen Festnahme** (StPO. §§ 127, 112 f.), wenn die Voraussetzungen eines Haftbefehls vorliegen

(dringende Verdachtsgründe und Flucht- oder Kollusionsverdacht) und Gefahr im Verzuge ist. Der Festgenommene ist dem Gericht vorzuführen (§ 128). Das Recht zur vorläufigen Festnahme steht übrigens auch jeder Privatperson zu, wenn jemand auf frischer Tat betroffen oder verfolgt wird und fluchtverdächtig ist, oder seine Persönlichkeit nicht sofort festgestellt werden kann.

b) Das Recht zum Waffengebrauch (Gendarm.-Instruktion § 28 und Kab.-O. 4. Februar 1854).

c) **Beschlagnahme** des Fahrzeugs steht bei Gefahr im Verzuge denjenigen Polizei- und Sicherheitsbeamten zu, welche Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft sind (Löwe Anm. zu § 153 GVG.).

13) **Ausland.** Meist ähnliche Vorschriften. In den Vereinigten Staaten steht das Recht, das Kraftfahrzeug mittels Handhochheben zum Stillstehen zu veranlassen, auch jedem Tiertreiber zu. — New Jersey hat besondere motor vehicle inspectors mit besonderen KZ. auf der linken Brust, welche jedes Kraftfahrzeug anhalten, untersuchen und den Führer ohne Haftbefehl wegen etwaiger in ihrer Gegenwart begangenen Übertretungen festnehmen können.

§ 17.

(In Waldeck § 16.)

(I) [1—3] Die Fahrgeschwindigkeit ist jederzeit so einzurichten, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden.[4]

(II) [5] Jedenfalls darf innerhalb geschlossener Ortsteile die Fahrgeschwindigkeit das Zeitmaß[6 A] eines im gestreckten Trabe befindlichen Pferdes[6 B) C] — etwa 15 km in der Stunde[6 C—G] — nicht überschreiten. Außerhalb geschlossener Ortsteile darf sie, wenn übersichtliche Wege befahren werden, insoweit erhöht werden, als der Führer in der Lage bleibt, unter allen Umständen seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten.

(III)[7] Auf unübersichtlichen Wegen, insbesondere nach Eintritt der Dunkelheit oder bei starkem Nebel[8], beim Einbiegen aus einer Straße in die andere, bei Straßenkreuzungen, bei scharfen Straßenkrümmungen, bei der Ausfahrt aus Grundstücken, die an öffentlichen Wegen liegen und bei der Einfahrt in solche Grundstücke, bei der Annäherung an Eisenbahnübergänge in Schienenhöhe[9], ferner beim Passieren enger Brücken und Tore sowie schmaler oder abschüssiger Wege[10], sowie da, wo die Wirksamkeit der Bremsen[11] durch die Schlüpfrigkeit des Weges in Frage gestellt ist, endlich überall da, wo ein lebhafter Verkehr[12] stattfindet, muß langsam und so vorsichtig gefahren werden, daß das Fahrzeug nötigenfalls sofort und jedenfalls auf eine Wegstrecke von höchstens 5 m zum Halten gebracht werden kann.[13–18]

— Früher §§ 28. 30. —

Hierzu **bayr.** Bktm. vom 25. Juli 1907:

„Im Hinblick auf die fortwährenden Klagen über allzuschnelles Fahren der Kraftfahrzeuge und die häufig vorkommenden Unfälle sind die Polizeiorgane anzuweisen, die Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit, namentlich in Ortschaften oder auf unübersichtlichen Wegen, strenge zu überwachen und Zuwiderhandlungen ohne Nachsicht zur Anzeige zu bringen."

1) Der französische Generalinspektor der Brücken und Chausseen, Forestier, hat auf dem internationalen Automobilkongreß in Paris (Vhdlgn. 48) den Automobilismus kühn definiert als die Notwendigkeit, um jeden Preis mit Geschwindigkeiten, die unseren Vätern unbekannt waren, eine unbegrenzte und manchmal phantastische Kilometerzahl zurückzulegen. In der Tat ist die Schnelligkeit die Seele des Kraftfahrzeugs. Das Kraftfahrzeug hätte nicht erfunden zu werden brauchen, wenn nicht das Bedürfnis bestanden hätte, wie auf anderen Gebieten des Lebens, so auch auf der alten Landstraße sich von der begrenzten Kraft der menschlichen oder tierischen Gehorgane zu emanzipieren. Den wirtschaftlichen Nutzen, den ein schnellfahrendes Transportmittel für bestimmte Gebiete

und schließlich ganze Länder im Gefolge haben kann, braucht man kaum hervorzuheben.

Die **Entwicklung,** die die Automobilindustrie in diesem wesentlichsten Punkte seit 1895 durchgemacht hat, ist erstaunlich. Während man noch im Jahre 1898 einen Rennwagen, der auf guter ebener Straße 55—60 km leisten konnte, als „Mordmaschine" verdammte (Allgemeine Automobilzeitung 1903 Nr. 46), wurden bereits im Jahre 1901 bei einer Automobilfahrt im südwestlichen Frankreich 340 km mit einer Geschwindigkeit von ca. $75^1/_2$ km die Stunde zurückgelegt und in Philadelphia ein Automobil für den Zeitungsdienst nach den Vororten mit 84 km die Stunde gefahren. Zu der Fernfahrt Paris—Berlin 1901 brauchte Fournier 24 Stunden, also nur wenig mehr als die Eisenbahn. Die höchste Geschwindigkeit, welche Edison im Jahre 1902 auf besonderen Rennbahnen für erreichbar hielt, nämlich 160 km die Stunde, ist bei dem deutschen Gordon-Bennet-Rennen 1904 von Théry mit dem Richard-Brasierwagen und von Jenatzy mit dem Mercedeswagen nicht nur erreicht, sondern bei starken Gefällen noch um 20 km übertroffen worden, ohne daß ein Unglücksfall vorkam. Solche Leistungen, die einen Schnellzug beschämen, haben selbstverständlich nicht für den normalen Verkehr, sondern nur als Maßstab für die Leistungsfähigkeit des Motors Bedeutung. Auf der Landstraße ist schon eine Geschwindigkeit von 30 km, also die doppelte eines Pferdes, sehr erfreulich; selbst ein bescheidenes Motorrad von 3 Pferdestärken kann heute schon eine Geschwindigkeit von 50 km erreichen (vgl. AW. 1905, 1719).

2) Die Freude an diesen technischen Fortschritten wird nun aber getrübt durch die **Gefahr,** welche die Schnelligkeit des Fahrzeugs naturgemäß mit sich bringt. Die Schnelligkeit des Fahrzeugs ist eben nicht nur sein Hauptvorzug, sondern auch sein Hauptnachteil. Die Gefahren aus etwaigen technischen Mängeln des Fahrzeugs treten gegenüber dieser Gefahr ganz zurück, und wenn man eine Automobilverordnung mit einem einzigen Paragraphen erlassen wollte, so müßte dieser lauten: „Übermäßig schnelles Fahren ist verboten".

Die Angriffe gegen das Kraftfahrzeug setzen denn auch gewöhnlich an diesem Punkte an, und in den deutschen Landtagen, im Reichstag sowie auf dem Juristentag sind gegen

diesen furor automobilis die schärfsten Worte gefallen. Jedoch beruht, wie der Staatssekretär Nieberding hervorgehoben hat, ein erheblicher Teil dieser Angriffe auf unverbürgten oder gar widerlegten Preßnachrichten, und erst die jetzt in Deutschland eingeleitete **Statistik** kann über die relative Gefährlichkeit oder Ungefährlichkeit des Kraftfahrzeugs gegenüber anderen Fuhrwerken Aufschluß geben (s. Anhang).

Die Gewöhnung des Publikums an den neuen Verkehr ist übrigens ein ebenso wichtiges Moment wie die Mäßigung der Automobilfahrer.

Mit Recht erinnerte der Bürgermeister von Bruxelles, de Mot, daran, daß auch die erste Karre, der erste Postwagen, die erste Eisenbahn und das erste Fahrrad die Fußgänger erschreckten, um dann allmählich zur Gewohnheit zu werden (AW. 1904, 5).

In Frankreich wurde vom Minister des Innern eine Enquête veranstaltet. In der Zeit vom 1. September bis 15. Oktober 1903 wurden außerhalb des Seinedepartements über 2580 Verkehrsunfälle Ermittlungen angestellt mit dem Ergebnis, daß davon 372 auf Rechnung von Motorwagen und Motorrädern, die übrigen 2208 auf Rechnung von Pferden, Straßenbahnen und Fahrrädern kamen. Die allgemeine französische Statistik über Verkehrsunfälle zeigt deutlich, wie die Verkehrsunfälle zunächst in den Kinderjahren des Automobilismus (1895—99) gestiegen sind. Es wurden durch Verkehrsunfälle getötet und verletzt:

In den Jahren	1891—95 jährlich	1205	Personen,
	1898	1312	„
	1899	1534	„

Ganz anders aber wird das Bild in der folgenden Statistik:

Jahr	Zahl der Automobile	Zahl der Getöteten und Verletzten
1899	1672	1534
1900	2997	1473
1901	5386	1466
1902	9207	1352

Während also in den 4 Jahren 1899 bis 1902 die Zahl der Automobile in Frankreich beinahe um das sechsfache gestiegen ist, haben die Unfälle abgenommen, ein Beweis, daß die eigent-

liche Gefahrperiode des Kraftfahrzeugs vorüber ist (MW. 1904, 308; vgl. Ztsch. 1903, 2. Börner AW. 1905, 1455 und eod. 1472).

Diese Tatsache ist wohl der Gewöhnung des Publikums und der zunehmenden Selbsterziehung der Automobilfahrer zu verdanken, insbesondere auch den verschiedenen Klubs, welche die vom Prinzen Heinrich den Automobilfahrern gegebene Parole, ihren Nächsten wie sich selbst zu lieben, in die Tat umzusetzen bemüht sind (vgl. die Aufrufe des Herzogs von Ratibor, Präsidenten des Deutschen Automobilklubs, sowie des österreichischen Automobilklubs, Ztsch. 1903, 147, 168). Ein Zeichen des Umschwungs war es jedenfalls, daß das englische Gesetz von 1903 die Maximalgeschwindigkeit von 14 auf 20 Meilen erhöht hat.

3) Die Behörden können einer übertriebenen Geschwindigkeit in doppelter Weise entgegenwirken:

a) Indem sie Einrichtungen vorschreiben, die das Überschreiten einer gewissen Geschwindigkeit unmöglich machen. Eine solche Vorschrift kannte die Verordnung der Stadt Cöln. Heute nimmt man überall davon Abstand, weil der Industrie damit übertrieben Fesseln angelegt würden. „La voiture automobile doit être rapide ou elle ne sera pas" (Intern. Automobilkongreß 1900, 50). Auch im Deutschen Reichstag hat man sich dagegen ausgesprochen (v. Maltzan 25. Februar 1904, Sitzungsberichte 1298f.).

Zweckmäßiger ist es, den Bau langsamer Fahrzeuge für gewisse Zwecke dadurch zu fördern, daß man solche Fahrzeuge privilegiert. So sind in Frankreich Kraftfahrzeuge, welche nicht mehr als 30 km zurücklegen können, vom Nummernzwang befreit, eine Vorschrift, die für unseren § 29 IIa vorbildlich geworden ist; der österreichische Haftpflichtgesetzentwurf von 1904 § 3 befreit Kraftfahrzeuge bis 20 km von der Haftpflicht, desgleichen der deutsche Entwurf Fahrzeuge bis 15 km.

b) Der zweite Weg, der in allen Verordnungen beschritten ist, ist der, daß das übermäßige Fahren unter Strafandrohung verboten wird. Hiermit haben sich die weiteren Ausführungen zu beschäftigen.

4) A. Zweckmäßigerweise setzen die GZ. an die Spitze dieses Paragraphen keine bestimmte Geschwindigkeitsgrenze, sondern eine **Generalklausel**, welche für die Beurteilung des einzelnen Falls freieren Spielraum läßt. Der Wortlaut: „die Fahrgeschwindigkeit ist jederzeit so einzurichten, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden" stammt aus den früheren VV. von Baden, Elsaß-Lothringen, Württemberg. Ebenso GZ. über den Fahrradverkehr § 5.

B. ***Ausland.***

a) Frankreich, Österreich, Schweiz: Führer muß stets Herr seiner Geschwindigkeit bleiben (Österreich: Fahrgeschwindigkeit unter allen Umständen so zu wählen, daß Lenker Herr seiner Geschwindigkeit ist und die Sicherheit der Personen und des Eigentums nicht gefährdet wird).

Diese Klausel hat namentlich bei den Beratungen zum österreichischen Haftpflichtgesetz sich eines großen Beifalls erfreut. Nach Ansicht des Referenten Dr. Pattai liegt in dieser Bestimmung bereits die Haftpflicht von selbst. Denn hat der Führer einen Menschen überfahren, obwohl er Herr seiner Geschwindigkeit war, so wäre er ein Mörder; war er aber nicht Herr seiner Geschwindigkeit, so wäre er haftpflichtig (Öst. Exp. 7. 46). Alles dies würde auch für die deutsche Formel Geltung haben. Hierbei ist jedoch übersehen, daß immer noch ein besonderes Verschulden nachzuweisen ist.

b) Großbritannien beginnt seine motor car act mit dem Grundsatz:

> *„Wenn eine Person einen Motorwagen auf einer öffentlichen Landstraße ungeschickt oder nachlässig (recklessly or negligently) fährt, oder mit einer Geschwindigkeit oder auf eine Art und Weise, welche dem Publikum gefährlich ist, unter Berücksichtigung aller Umstände des Falls, einschließlich Natur, Lage und Gebrauch der Landstraße, sowie der Größe des Verkehrs, welcher gerade stattfindet oder verständigerweise auf der Straße vorausgesetzt werden kann, so soll diese Person einer Verletzung dieses Gesetzes schuldig sein."*

Das Zirkular 1903 weist darauf hin, daß je nach den Umständen der Führer sich der Höchstgeschwindigkeit bald nähern darf, bald hinter ihr zurückbleiben muß.

c) Italien: Geschwindigkeit überall ermäßigen, wo Gefahr vorliegt, daß Unglücksfälle eintreten oder Menschen oder Tiere erschrecken können.

d) Portugal: Ermäßigung der Höchstgeschwindigkeit überall, wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert.

5) A. Obwohl die Generalklausel des Absatz 1 jede zahlenmäßig **bestimmte Geschwindigkeitsgrenze** überflüssig erscheinen läßt, haben die GZ. dennoch von der Aufstellung einer solchen Grenze nicht Abstand genommen, offenbar um den Polizeibeamten und dem Richter bei der Feststellung von Übertretungen einen greifbareren Maßstab zu gewähren.

Gegen die bestimmte Geschwindigkeitsgrenze hat man sich seinerzeit im Deutschen Reichstag ausgesprochen (26. Februar 1904, 1287 ff.), desgl. auf dem Intern. Automobilkongreß 1900 („maxima de vitesse qui tueront l'automobilisme" 50); ferner im Pariser Gemeinderat (AW. 1904, 77).

Tatsächlich gibt es nirgends Verordnungen, welche gar keine bestimmte Geschwindigkeitsgrenze setzen. Dieser Rechtszustand bestand nur in denjenigen deutschen Staaten, welche überhaupt keine Automobilverordnung besaßen (s. S. 23). Hier griff **§ 366 Nr. 2 StGB.** ein:

„Mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen wird bestraft, wer in Städten oder Dörfern übermäßig schnell fährt. . . ."

Dieser Paragraph setzt nur den Strafrahmen fest. Erfordern die Verkehrsverhältnisse, die Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf öffentlichen Straßen weitergehende Vorschriften, so ist deren Regelung durch das Reichsstrafrecht nicht untersagt (KGJ. 27 C. 14); § 17 daher gültig.

B. Die Geschwindigkeitsgrenze kann entweder sein:

a) eine solche, welche unter keinen Umständen überschritten werden darf. So in den meisten ausländischen VV., nicht aber in Deutschland. Oder:

b) eine solche, welche nur unter gewissen Umständen nicht überschritten werden darf (so in Deutschland), nämlich **innerhalb geschlossener Ortsteile** (früher in Preußen „städtisch angebaute Straßen", oder „geschlossene Ortschaften"). Es kommt nicht darauf an, ob die ganze Ortschaft, sondern nur ob der betreffende durchfahrene Ortsteil geschlossen, d. h. vollständig bebaut ist (vgl. Entsch. des LG. II Strafk. 5 über

Beelitzhof, Berliner Motorblatt 1905, 319f.). Vgl. Preuß. Ansiedl.-G. vom 25. August 1876 (16. September 1899) § 13 und OVG. 29. November 1882 (9, 340), 4. Juni 1879 (5, 400), 30. April 1884 (11, 359), 10. Juni 1890 (19, 400), 14. Oktober 1890 (Kunze-Kautz 2, 229), 27. Juni 1885 (12, 371), 7. Januar 1901 (38, 389). Außerhalb geschlossener Ortsteile gibt es keine absolute Geschwindigkeitsgrenze.

Umgekehrt ist aber auch innerhalb geschlossener Ortsteile die Maximalgeschwindigkeit nicht immer gestattet, vielmehr sind stets die Bestimmungen der Absätze 1 und 3 zu beachten. Vgl. Reichsgericht 20. Oktober 1902, JW. 1903, 79, 21:

> In einer kleinen Stadt, wo die Bewohner, insbesondere die Kinder nicht an das Automobil gewöhnt sind, ist besondere Vorsicht zu beobachten und damit zu rechnen, daß Bewohner durch sein rasches Fahren erschreckt und hierdurch der Gefahr des Überfahrenwerdens, sei es durch nicht rechtzeitiges oder ungeeignetes Ausweichen, sei es durch unbesonnenes Hineinlaufen in das Fahrzeug ausgesetzt werden. Zu erwägen, ob Fahrer nicht bei Beobachtung der erforderlichen Sorgfalt sich sagen mußte, er werde bei einer Geschwindigkeit von 15 km nicht in der Lage sein, ihm begegnende oder erschreckt in sein Automobil hineinlaufende Personen so zeitig zu bemerken, daß er noch anhalten oder ausweichen konnte, und ob nicht von diesem Gesichtspunkte aus in der Beibehaltung der Geschwindigkeit von 15 km eine Unvorsichtigkeit gelegen ist.

C. **Ausland** *hat ebenfalls den Gegensatz zwischen geschlossenen und nichtgeschlossenen Ortsteilen. Belgien, Frankreich: rase campagne; Italien: abitati und aperta campagna; Österreich: geschlossene Orte; Schweiz: flaches Land; Vereinigte Staaten: „open country", wo die Häuser durchschnittlich 100 Fuß (gleich 30, 480 m) getrennt stehen (New Jersey), „closely built up" [geschlossen gebaut], z. B. in New-York: a) wenn an der Stelle Geschäftsbauten stehen, oder b) wenn für nicht weniger als 1/4 Meile (400 km) die Wohnhäuser durchschnittlich weniger als 100 Fuß getrennt stehen, oder c) wenn außerhalb einer Ortschaft 1/2 Meile von einem Postamt entfernt die Wohnhäuser mindestens auf 1/4 Meile durchschnittlich*

weniger als 100 Fuß getrennt stehen und besondere Wegezeichen angebracht sind („Slow down to ten miles").

6) A. Als **Maß für die Geschwindigkeit** wird entweder genommen:

a) ein nur im allgemeinen skizziertes Tempo (Abs. 3: langsam und so vorsichtig usw. — § 18 VI: langsam), oder
b) der Gang von Pferden oder Fußgängern, oder
c) eine bestimmte Kilometerzahl für die Stunde.

B. **Vergleich mit Pferd oder Fußgängern.**

Diese Geschwindigkeitsbestimmung hat das Kammergericht in folgender Entscheidung für zulässig erklärt (14. Dezember 1903, KGJ. 27, C. 14):

„Der gestreckte und kurze Trab eines Pferdes sind bekannte, landläufige Begriffe und lassen sich im Verkehrsleben beobachten, so daß die Feststellung, ob ein Fuhrwerk oder ein Reiter die Geschwindigkeit eines gestreckt oder kurz trabenden Pferdes eingehalten hat, nicht unmöglich ist. Selbstverständlich wird bei der Beurteilung einer solchen Geschwindigkeit nicht die Leistung eines für schnellen Trab besonders trainierten Rennpferdes oder eines abgetriebenen Droschkengauls maßgebend sein, sondern diejenige Geschwindigkeit, welche unter gewöhnlichen, normalen Verhältnissen beim Fahren oder Reiten eingehalten zu werden pflegt. Wagenführer und Reiter können bei Anwendung ausreichender Sorgfalt und Aufmerksamkeit beurteilen, ob ihre Pferde die Geschwindigkeit eines gestreckt oder kurz trabenden Pferdes im Einzelfall einhalten. Die Führer von Kraftfahrzeugen, welche diese Geschwindigkeit nicht überschreiten sollen, werden sonach durch Beobachtungen auf öffentlichen Verkehrswegen oder durch geeignete Nachforschungen bei sachverständigen Personen die Fähigkeit zur Abmessung der ihnen gestatteten Geschwindigkeit erlangen können. Es ist daher in §§ 25, 27 der (früheren Hannoverschen) Verordnung mit genügender Bestimmtheit zum Ausdrucke gebracht, was von diesen Führern bei der Ausführung von Fahrten verlangt wird. Die Rechtsgültigkeit der angeführten Vorschriften wird da-

durch nicht beeinträchtigt, daß im Einzelfalle Zweifel darüber entstehen können, ob die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugs zutreffend beurteilt wird, und daß eine solche Beurteilung vielfach mit Schwierigkeiten und Irrtümern verbunden ist. Zweifel, Schwierigkeiten und Irrtümer werden bei allen Zeit- und Geschwindigkeitsmaßen in ähnlicher Weise auftreten, da sie die natürliche Folge einer auf Beobachtung und Vergleichung beruhenden Verstandestätigkeit bilden. Ergeben sich im Einzelfalle solche Schwierigkeiten in der Anwendung der Polizeiverordnung und können diese Beweisschwierigkeiten nicht überwunden werden, so wird im Zweifel eine für den Angeklagten günstige Entscheidung ergehen müssen."

Einige VV. schreiben für das Kraftfahrzeug eine bestimmte Pferde- oder Fußgängergangart vor, ohne diese Gangart durch Kilometerangabe näher zu erläutern; andere dagegen (so die GZ.) fügen eine solche Erläuterung bei; und zwar setzen einige der Kilometerzahl das Wörtchen „etwa" hinzu (so GZ.), andere nicht. Hierbei kann es naturgemäß nicht ausbleiben, daß eine und dieselbe Gangart in der einen V. anders gemessen wird als in der andern. Dies ergibt die nachstehende Übersicht.

C. **Übersicht**
über vorkommende Geschwindigkeitsmaße in früheren und jetzigen VV.

(s. auch unten Anm. 18).

I.

1. Fußgängerschritt: Dresden (V. v. 1. Dezember 1901, Vollmer 78); Antwerpen, Frankreich, Österreich.

2. Schrittempo gewöhnlicher Fuhrwerke: früher Provinz Westfalen. Schritt eines Pferdes: früher Braunschweig (ca. 5 km), Schweiz (6 km). Österreich: Tempo eines Pferdes im Schritt (6 km).

3. Geschwindigkeit eines leichten schnellen Fuhrwerks (15 km): Österreich.

4. Pferdetrab: früher Provinz Westpreußen und Braunschweig (ca. 10 km); früher Gotha, Weimar, jetzt noch Italien (12 km), Schweiz (10 km); früher Bremen, Hamburg, Lübeck:

Geschwindigkeit eines von trabenden Pferden gezogenen Wagens (15 km).

Unterarten:

a) Frischer Trab: früher Österreich.
b) Gewöhnlicher Trab: früher Anhalt (10 km), Antwerpen, Charleroy (trot ordinaire).
c) Gestreckter Trab: Deutschland, früher Preußen (ca. 15 km).
d) Kurzer Trab: früher Preußen § 30, Provinzen Hessen-Nassau (10 km), Sachsen (9 km), Westfalen (ca. 11 km), jetzt noch Antwerpen (petit trot).
e) Mäßiger Trab: Dresden, früher auch Hessen.
f) Mittlerer Trab: Dresden, früher Mecklenburg.

II.

Kilometer	
5	Früher Bremen, Hamburg, Lübeck; Brüssel, Visé.
6	Schweiz, Österreich.
6,4	Vereinigte Staaten, z. B. in New York für unübersichtliche Wege (4 englische Meilen).
8	Früher Anhalt; Aywaille und Grivegnée in Belgien; Holland; Beschluß des niederösterreichischen Landtags vom 13. November 1903, AW. 1170.
9	Früher Provinz Sachsen, Braunschweig.
10	Früher Provinz Hessen-Nassau, Westpreußen, Anhalt, Braunschweig, Meiningen; Belgien, Monaco, Portugal, Schweiz.
11	Früher Provinz Westfalen.
12	Früher Rheinprovinz, auch Stadt Cöln, Baden, Bayern, Elsaß-Lothringen, Württemberg; Italien, Spanien, Tunis.
12,75	Rußland.
12,8	Vereinigte Staaten, z. B. Massachusetts an unübersichtlichen Stellen (8 Meilen).
13,6	Vereinigte Staaten, z. B. New Jersey an scharfen Kurven ($8^1/_2$ Meile).
15	**Deutschland** (früher Bremen, Hamburg, Lübeck, Sachsen, Waldeck); Italien, Österreich, Spanien.

Kilometer	
16	Großbritannien, Vereinigte Staaten, z. B. Massachusetts, New York für City oder geschlossen gebaute Ortsteile (10 Meilen).
16—20	forderte belgischer Automobilkongreß 1903 für Ortschaften, AW. 1244.
19,2	Vereinigte Staaten, z. B. New Jersey für geschlossene Ortsteile (12 Meilen).
20	Frankreich, Holland, Tunis.
24	Vereinigte Staaten, z. B. in New Jersey, New York (15 Meilen).
25	Italien.
28	Spanien.
30	Früher Pommern, Baden, Braunschweig, Elsaß-Lothringen, Meiningen, Württemberg; Belgien, Frankreich, Schweiz.
32	Großbritannien, Vereinigte Staaten, z. B. in New Jersey, New York (20 Meilen).
40	forderte belgischer Automobilkongreß für freies Feld; verwirklicht in Italien.
45	Österreich Maximum außerhalb geschlossener Ortschaften.
60	forderte de Dion in seinem Gutachten für die französische außerparlamentarische Kommission als absolute Höchstgeschwindigkeit.

D. Soll überhaupt eine Geschwindigkeitsgrenze vorgeschrieben werden, so bietet die Bemessung nach Kilometern so lange keine besonderen Vorteile vor der Vergleichung mit Pferdetrab, als es keine sicheren Mittel gibt, die Geschwindigkeit des Automobils während des Fahrens zu messen. Denn solange der überwachende Polizeibeamte und die Insassen die Geschwindigkeit nur schätzen, solange kann man die Schnelligkeit des Pferdefuhrwerks ruhig als Maßstab benutzen, weil ja auch der Laie, namentlich in Städten, solche Fuhrwerke stets vor Augen hat und ihr Tempo mit demjenigen eines Automobils leicht vergleichen kann, während bei der bloßen Schätzung nach Metern oder Kilometern gewöhnlich nichts herauskommt. Auch Haber hat sich aus diesem Grunde gegen die Bemessung nach Kilometern ausgesprochen (23).

Anders wird es erst dann, wenn auch die Insassen die Geschwindigkeit messen können und zwar durch **Apparate,** die noch nachträglich eine an bestimmter Stelle gefahrene Geschwindigkeit zu erkennen geben. Solche Apparate bestehen schon vielfach; z. B. der Velograph, der durch graphische Darstellungen die zurückgelegte Kilometerzahl, die Geschwindigkeit, mit welcher jedes Kilometer gefahren wurde, sowie jeden genommenen Aufenthalt anzeigt (Berliner Automobilausstellung, Ztschr. 1902, 33; AW. 1904, 849), ferner Metroskop, ein kleiner Apparat an den Fahrrädern der französischen Straßenpolizei, den der Wachmann in dem Augenblick angehen läßt, in welchem er einem Kraftfahrzeug zur Seite ist und der bei kurzer Mitfahrt das Tempo des Motorfahrzeugs feststellt (Ztschr. 1902, 93); Geschwindigkeitsmesser Glöckner, der auch bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit ein Glockensignal abgeben kann (Ztschr. 1903, 217).

Auch in amerikanischen Städten, z. B. St. Louis, sollen Polizeibeamte mit solchen Apparaten versehen sein (AW. 1904, 912).

Sie sollen bei Gerichtsverhandlungen mehrfach als beweiskräftig anerkannt sein (Ztschr. 1903, 19; MW. 1905, 802). Die allgemeine Einführung eines Geschwindigkeitsmessers durch Polizeivorschrift ist u. a. von Professor Dietrich an der technischen Hochschule in Charlottenburg gefordert worden. Da demgegenüber eingewendet wurde, daß die bisherigen Apparate doch nicht unbedingt sicher seien, hat der Mitteleuropäische Motorwagenverein unter Beihilfe der Regierung ein Preisausschreiben unternommen (AW. 1904, 807, 1906 Nr. 35; Voss. Ztg. 2. Juli 1904. Vgl. Vollmer § 17 Anm. 2).

E. Solange kein besserer Geschwindigkeitsmesser besteht, werden die Polizeibeamten anzuweisen sein, die Geschwindigkeit mit einer genauen Stoppuhr in der Hand nachzuprüfen. Die jetzt vielfach übliche Abmessung mit gewöhnlichen Taschenuhren ist ungenau und kann im Prozeß zu schwerer Benachteiligung des Angeklagten führen, da, wenn der Gendarm sich in einem Zeitraum von 1 Sekunde z. B. nur um 1 m irrt — was äußerst leicht vorkommen kann —, dies bei der Umrechnung auf eine Stunde bereits 3600 m oder 3,6 km Unterschied macht! (Vgl. Amtsgericht Potsdam 8. Sep-

tember 1905 auf Grund eines Sachverständigengutachtens, Ztschr. d. MMV. 1905, 440.)

Jedenfalls werden die Gerichte bei Aburteilung von Automobilfahrern mit Rücksicht auf die Unsicherheit der Taxierung sich großer Zurückhaltung in der **Würdigung der Zeugenaussagen** befleißigen müssen. Nicht selten ist es vorgekommen, daß einwandsfreie Zeugen eine „rasende" Geschwindigkeit beobachtet haben wollen, während andere ebenso einwandsfreie Zeugen bekundeten, das Fahrzeug habe nur die Geschwindigkeit einer gewöhnlichen Droschke eingeschlagen. Dies ist eine natürliche Folge unzulänglicher menschlicher Beobachtungskraft.*) Sachverständige haben auch darauf hingewiesen, daß geräuschvoll arbeitende Motorfahrzeuge (insbesondere Benzinwagen) in ihrer Geschwindigkeit gewöhnlich überschätzt werden und infolge dessen mehr als Elektromobile Veranlassung zu Strafprozessen geben.

Man vergleiche folgendes Urteil des Bremer Schöffengerichts (AW. 7, Nr. 13):

> „Der Zeuge Schutzmann T., näher darüber befragt, in welcher Weise er seine Schätzung hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit vorgenommen habe, hat lediglich angeben können, daß nach seinem Augenmaß und den täglichen Wahrnehmungen, die er in ähnlicher Art in seinem Berufe zu machen pflege, der Angeklagte viel schneller als eine Droschke und ein Motorwagen der elektrischen Straßenbahn gefahren sein müsse. Er hat zu gleicher Zeit weder ein Fuhrwerk, noch einen Straßenbahnwagen fahren sehen.
>
> Bei dieser Sachlage hat das Gericht den Beweis nicht für erbracht angesehen, daß der Angeklagte schneller als mit einer Fahrgeschwindigkeit von etwa

*) Ein englischer Sportsmann, Mr. Scott Montagu, hat einmal eine Tabelle aufgestellt, die zwar humoristisch gedacht ist, aber auch zu ernsteren Betrachtungen Anlaß geben kann. Danach lautet die private Ansicht des Motorfahrers über die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs 24 km, seine Meinung im Gespräch mit Freunden 40 km, seine Ansicht vor Gericht 16 km, die private Ansicht des Schutzmanns 28 km, seine Ansicht vor Gericht 50 km, die Ansicht des Bauers, dessen Pferde durch das Automobil scheu wurden, 100 km, die garantierte Geschwindigkeit 32 km, während das tatsächliche Tempo 20 km beträgt. — Vgl. AW. 1905, 1262. 1249. 1551.

15 km in der Stunde an dem fraglichen Orte gefahren ist. Ganz abgesehen davon, daß, wie die Bezeichnung **„etwa 15 km“** ersehen läßt, die Verordnung einen Spielraum gelassen hat, innerhalb dessen die Fahrgeschwindigkeit sich bewegen muß, so daß eine Geschwindigkeit von 15—20 km in der Stunde als erlaubt gelten kann, sofern ein mit Pferden im Trabe gezogener Wagen oder ein im gestreckten Trabe befindliches Pferd solche Geschwindigkeit erreichen kann — was nicht festgestellt ist, — so muß doch annähernd festgestellt werden, um zu einer Verurteilung des Angeklagten gelangen zu können, wieviel Kilometer in der Stunde oder in einem Bruchteil einer Stunde, in dem der Zeuge seine Beobachtung gemacht haben will, der Angeklagte gefahren ist. Diese Feststellung hätte der Zeuge treffen können, wenn er von seiner Uhr die Zeit ablesend sich eine bestimmte Strecke, die der Angeklagte befuhr, gemerkt und diese alsdann abgeschritten hätte.

Will man aber auch eine solche Art der Feststellung wegen der damit verbundenen Schwierigkeiten nicht für erforderlich halten, so müßte doch, um zu einer annähernd zuverlässigen Feststellung der Fahrgeschwindigkeit, mit der der Angeklagte gefahren ist, gelangen zu können, der Zeuge angeben, um welches Maß die Fahrgeschwindigkeit eines von dem Zeugen zu derselben Zeit beobachteten Pferdes oder — wenn dies überhaupt bei der den Motorwagen der elektrischen Straßenbahn nach der Betriebsordnung vom 23. Mai 1900 gestatteten Höchstgeschwindigkeit von 16 km in der Stunde einen zuverlässigen Anhaltspunkt gewähren kann — eines zu derselben Zeit beobachteten Motorwagens von der vom Angeklagten gebrauchten Geschwindigkeit übertroffen wurde. Ohne daß der Zeuge diesen Vergleich hat anstellen können, hat er nach Ansicht des Gerichts nicht mit Sicherheit und mit Anspruch auf unbedingte Zuverlässigkeit seiner Angaben bekunden können, daß der Angeklagte schneller als mit einer Geschwindigkeit von etwa 15 km in der Stunde gefahren ist, mag er auch von der Richtigkeit seiner Angaben überzeugt sein. Das Täu-

schungen unterworfene Augenmaß des Zeugen allein und die angebliche häufige Übung in der Abschätzung von Fahrgeschwindigkeiten, die der Zeuge übrigens gegenüber Kraftfahrzeugen in der von dem Gericht für erforderlich gehaltenen Art noch nicht vorgenommen hat, können diesen Nachweis allein nicht erbringen."

Vgl. auch den Fall des RG. 9. Januar 1905, JW. 143, 21:

Hier hat das Gericht den Beklagten an Ort und Stelle veranlaßt, mit dem Automobil in derjenigen Geschwindigkeit vorbeizufahren, mit der er gefahren zu sein behauptet. Nach dem Urteil des Sachverständigen war dies 8—10 km. Die Zeugen haben sämtlich bestätigt, daß Beklagter bei dem Vorfall viel schneller gefahren ist. Da nach dem Gutachten des Sachverständigen eine Geschwindigkeit von 10 km nach den örtlichen Verhältnissen als die Grenze erscheint, über die ein verständiger Fahrer nicht hinausgehen durfte, ist durch die Beweisaufnahme die Grundlage für die Feststellung, daß Beklagter bei dem Unfall übermäßig schnell gefahren, gegeben.

F. Auf diesen oben angestellten Erwägungen beruht die durchaus vorbildliche **englische** motor car act 1903 art. 9, **wonach keine Person wegen Überschreitung der Geschwindigkeitsgrenze von 20 Meilen nur auf Schätzung eines einzigen Zeugen hin verurteilt werden darf** (vgl. Meili Kodif. 156).

G. Im Anschluß hieran mag noch bemerkt werden, daß die sogenannte contravention au vol (Übertretung im Fluge) heute mit Recht als verpönt gilt. Diese besteht darin, daß der überwachende Polizeibeamte die Nummer des seiner Ansicht nach zu schnell fahrenden Automobils notiert und den Fahrer anzeigt, ohne ihn vorher gewarnt, ja oft ohne sich überhaupt gezeigt zu haben. Diese Praxis des Auflauerns, welcher Haber ein besonderes Kapitel widmet, läßt sich allerdings durch den Hinweis auf das Interesse der polizeilichen Überwachung nicht rechtfertigen; sie erschwert die Verteidigung der betreffenden Personen bedeutend, die sich oft der Fahrt gar nicht mehr genau erinnern werden, wegen deren sie nach Monaten zur Verantwortung gezogen werden, und

die sich daher regelmäßig mehr oder weniger als unschuldige Opfer eines übereifrigen Beamten fühlen werden. Eine solche Praxis ruft daher nur unnötige Verbitterung hervor (vgl. den Strafprozeß gegen den Redakteur Löwe der Berliner Zeitung wegen Beleidigung der Gendarmen von Wannsee, Vossische Zeitung 15. November 1904). Die contravention au vol, die „bête noire des automobilistes“ (Haber 46), ist daher nicht nur von den Automobilfahrern lebhaft bekämpft (vgl. belgischer Kongreß Automobil-Welt 1903, 1244, 1250), sondern auch bereits von der englischen Gesetzgebung in anerkennenswerter Weise verboten worden; nach der motor car act art 9 darf niemand wegen Verletzung der Acte für schuldig erklärt werden, wenn er nicht von der beabsichtigten Strafverfolgung zur Zeit der Begebung der Übertretung gewarnt oder innerhalb 21 Tagen nach der Begehung von der beabsichtigten Verfolgung in Kenntnis gesetzt worden ist (vgl. Gegen-Entw. zum Haftpflichtgesetz § 5a, Meili Kodifik. 148f.).

7) **Absatz 3** gibt einige Einzelheiten, die sich nach dem allgemeinen Grundsatz Absatz 1 eigentlich von selbst verstehen. Die praktische Bedeutung dieser Aufzählung zeigt sich vor allem auf zivilrechtlichem Gebiet, indem durch Berufung auf diese Vorschriften der Schuldbeweis gegenüber dem Führer erleichtert wird. — Wegezeichen für gefährliche Stellen: s. § 21.

Der Absatz 3 bezieht sich sowohl auf geschlossene wie auf nicht geschlossene Ortsteile.

OLG. Dresden 9. März 1905, Sächs. Arch. 1, 186:

„Besondere Gefahr, der Absatz 2 (jetzt Absatz 3) vorbeugen will, liegt bei unübersichtlicher Wegestrecke und anderen hier erwähnten Verhältnissen darin, daß andere von der Annäherung des Kraftfahrzeugs überrascht und, ehe sie das Erforderliche vorzukehren imstande sind, in Schaden gebracht werden können. Solange diese Gefahr nicht vorüber ist, muß auch die vorgeschriebene geringe Fahrgeschwindigkeit inne gehalten werden.“

Ob jedoch im konkreten Fall Gefahr vorliegt, ist unerheblich. Zu schnelles Fahren strafbar auch dann, wenn einer etwaigen Gefahr durch sofortiges Anhalten hätte begegnet werden können (vgl. zu § 366 [2] StGB.: **RG.** 13. Oktober 1883,

Rechtspr. 5, 605; OLG. Stuttgart 14. November 1901, Württemberg J. 15, 71). **RG.** 25. November 1902, Recht 7, 23:

„Besondere Umstände können einem Geschirrlenker die Pflicht auferlegen, noch langsamer und vorsichtiger zu fahren, als es im Sinne des § 366 Nr. 2 allgemein, unter allen Umständen, von jedermann zu fordern ist." — Vgl. OLG. Wien 28. Mai 1906, Jur. Blätter 36, 93 Beilage.

8) Dunkelheit, Nebel: s. § 3 Anm. 5a b.

In Dänemark ist das Fahren mit Kraftfahrzeugen in der Zeit vom 16. Juli bis 15. Mai eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang überhaupt verboten, außer auf künstlich beleuchteten Straßen.

Straßenkreuzung umfaßt auch Straßeneinmündung (KG., DJZ. 1907 Nr. 14).

9) Annäherung an Eisenbahnübergänge: Neue Vorschrift.

10) Abschüssige Wege: vgl. § 3 Nr. 3.

11) Bremsen: vgl. § 3 Nr. 2. Radfahr. GZ. § 5 sagt statt Bremsen: „Hemmvorrichtung".

12) Lebhafter Verkehr: vgl. OLG. Rostock 19. Mai 1905, Mecklenburg Z. 23, 324:

„Scheuwerden von Pferden und dadurch bewirkte Körperverletzung vom Angeklagten dadurch verschuldet, daß er unerlaubt schnell gefahren ist, ... trotz lebhaften Verkehrs zwecks Überholens mit einer Schnelligkeit, welche die eines trabenden Pferdes noch übersteigt."

Es kommt nicht darauf an, ob gewöhnlich lebhafter Verkehr stattfindet, sondern ob er tatsächlich stattfindet (KG., AW. 1905, 1747).

13) Zum Haltenbringen: vgl. § 3 Nr. 2 Anm. 2e.

Außerdem besteht an unübersichtlichen Wegen die Signalpflicht § 18 Abs. 2.

14) Herabsetzung der Geschwindigkeitsgrenze durch die Ortsbehörden § 21.

15) Ausnahmen von § 17 s. § 29.

16) **Krafträder.** § 5 Abs. 3 Radfahr-GZ. verbietet in allen diesen Fällen, sowie beim Herabfahren beide Hände gleich-

zeitig von der Lenkstange oder die Füße von den Pedalen zu nehmen; dies muß auch für Krafträder gelten.

RG., JW., 1901, 337, 28:

Ein Radfahrer begeht ein grobes Verschulden, wenn er eine verkehrsreiche, im Gefäll liegende Straße herabfährt, ohne das Rad so in der Gewalt zu haben, wie auf ebener Straße, und dabei eine Geschwindigkeit einschlägt, die ihm unmöglich macht, sofort abzuspringen.

17) Die Folgen der Übertretung sind auch hier Bestrafung und unter Umständen zivilrechtliche Verantwortlichkeit (BGB. § 823, II). Vgl. öst. Haftpflicht-E. § 2: unabwendbarer Zufall liegt nicht vor, wenn die schädigende Ereignung auf vorschriftswidrige Führung zurückzuführen ist. — Französische Entscheidungen bei Haber 100f.

Ein nichtmitfahrender Eigentümer haftet zivilrechtlich nach § 831 BGB.

Ein **mitfahrender Eigentümer oder Besitzer** ist nach §§ 17, 28 nur dann strafbar, wenn er das schnelle Fahren anstiftet, nicht wenn er es bloß duldet (KG. s. Ztschr. 1903, 260; Voss. Ztg. 26. September 1903). Anders jedoch für die Frage der fahrlässigen Körperverletzung (StGB. § 230) oder § 823 BGB. Vgl. **RG.** 9. März 1905, JW. 1905, 287:

„Zu billigen ist es allerdings, wenn in dem angefochtenen Urteil grundsätzlich angenommen worden ist, daß der Besitzer eines Automobils, der die Leitung einem in dessen Behandlung tüchtigen und als zuverlässig und umsichtig erprobten Manne übertragen hat, auch dann, wenn er selbst das Automobil benutzt, nicht verpflichtet ist, den Fahrer zu beaufsichtigen, und zu diesem Zwecke seine Aufmerksamkeit darauf zu richten, ob der Fahrer bezüglich der Geschwindigkeit die durch polizeiliche Vorschriften gezogenen oder durch die auf der gefahrenen Strecke bestehenden Verhältnisse jeweilig gebotenen Grenzen inne hält und auch sonst diesen Verhältnissen bei der Leitung des Fahrzeugs gebührend Rechnung trägt.

Auf der andern Seite muß aber von demjenigen, welcher in einem Automobil fährt und zu dessen Leiter

in einem Verhältnis steht, vermöge dessen dieser seinen Anordnungen Folge zu leisten hat, verlangt werden, daß er durch, seiner Sachkenntnis und Erfahrungen entsprechende Anordnungen eingreift, sobald er wahrnimmt, daß durch die Art, wie der Fahrer das Automobil leitet, unter den vorliegenden Umständen Gefahr für Leben, Gesundheit oder Eigentum dritter Personen droht.

Die Pflichten dessen, der unter den angegebenen Verhältnissen ein Automobil benutzt, sind ...... grundsätzlich keine anderen, als diejenigen eines Mannes, der in seinem von Tieren gezogenen, durch einen Kutscher geleiteten Wagen fährt; auch von diesem muß aber gefordert werden, daß er einer Maßnahme des Kutschers, die er wahrnimmt und von der er erkennt, daß dadurch andere gefährdet werden, nicht müssig zuschaut, und es ist ihm zum eigenen Verschulden anzurechnen (BGB. § 823), wenn er das tut.

...... In Betracht war vor allem zu ziehen, ob der Beklagte nach dem, was er tatsächlich wahrgenommen und gewußt hat, die Pflicht hatte, dem Fahrer Weisungen zu erteilen, durch welche die durch dessen Verhalten den auf der Straße verkehrenden Menschen erwachsende Gefahr abgewendet werden konnte und annehmbar abgewendet worden wäre....

Übrigens mußte auch die Frage erwogen werden, ob nicht der Beklagte, wenn er all diese Umstände kannte, welche ein schnelles Vorüberfahren an der Unfallstelle als besonders gefahrbringend erscheinen lassen mußten, verpflichtet gewesen sei, auf die Geschwindigkeit, mit welcher R. fuhr, zu achten und, wenn sie unter den gegebenen Umständen als unstatthaft erschien, durch Anordnungen seinerseits einzugreifen.

Dabei mag noch bemerkt werden, daß, wenn der Beklagte den neben dem Fußpfad gehenden Kläger nicht gesehen hat, dies noch nicht ohne weiteres ausreichend erscheint, sein Verhalten zu rechtfertigen, es ist vielmehr noch in Erwägung zu ziehen, ob er nicht auch dann den Fahrer zum Anhalten des Automobils oder doch zu ganz langsamer Weiterfahrt hätte anhalten müssen, weil mit der Möglichkeit zu rechnen war, daß eine der zahlreichen

auf dem Fußpfade gehenden Personen auf den Fahrdamm treten bezw. dorthin gedrängt werden können."

RG. 21.26. 1906, Gruch. 51, 598: mitfahrender Eigent. braucht seinen zuverlässigen Führer nicht zu beaufsichtigen; einschreiten nur, wenn er tatsächlich Pflichtverletzungen wahrnimmt.

Vgl. für § 230 StGB. **RG.** 2. 2, 1906, Recht 453 und 10. Juli 1902, Recht 487. Ferner OLG. Dresden 26. Februar 1901 und 12. März 1903, Fischers Z. 27, 95, Anm. 23, 222 und 25, 103.

18) ***Ausland.***

a) Belgien. 30 km freies Feld (absolutes Maximum), 10 km bebaute Orte; gewöhnlicher Pferdetrab, bei lebhaftem Verkehr kurzer Trab (petit trot): Antwerpen; gewöhnlicher Pferdetrab: Charleroy; 8 km: Aywaille; 5 km: Brüssel, Visé u. a.

b) Frankreich. 30 km freies Feld (absolutes Maximum), 20 km bebaute Orte; Fußgänger-Schritt an engen oder belebten Stellen; Automobilzüge: 20 km freies Feld, 10 km bebaute Orte.

c) Großbritannien. 20 Meilen (32 km, absolutes Maximum), an bestimmten Plätzen 10 Meilen (16 km).

d) Italien. 12 km (Pferdetrab) bewohnte Orte, 40 km freies Feld, 15 km nachts freies Feld, angemessen höher bei geraden übersichtlichen Straßen.

e) Österreich. 15 km (Tempo leichter schneller Fuhrwerke) in geschlossenen Orten, außerhalb geschlossener Ortschaften nicht über 45 km (absolutes Maximum), an unübersichtlichen Stellen 6 km (Pferdeschritt).

f) Portugal. 10 km in Ortschaften, 30 km außerhalb.

g) Schweiz. 10 km (Pferdetrab) in Städten, Dörfern, Weilern und Bergstraßen; 6 km (Pferdeschritt) an Brücken, Durchfahrten, engen Straßen, Kehren, starken Gefällen etc.; absolutes Maximum 30 km; anhalten auf Bergstraßen bei Begegnung mit Personenposten.

h) Spanien. 28 km (absolutes Maximum), an Straßenübergängen 12 km, im öffentlichen Fuhrbetrieb 25 bezw. 10 km; mit Anhängern 15 km.

i) Vereinigte Staaten. Abstufung von 4 bis 20 Meilen (6,4 bis 32 km). In Betracht kommen: open country, closely built up territory (s. o. Anm. 5 C), Nähe eines Postamtes, einer öffentlichen Schule, einer Kirche, Kreuzung von Chausseen mit weniger als 20 Fuß breitem Damm etc.

§ 18.

(In Waldeck § 17.)

(I) Der Führer hat entgegenkommende, zu überholende, in der Fahrtrichtung stehende oder die Fahrtrichtung kreuzende Menschen sowie die Führer von Fuhrwerken, Reiter, Radfahrer, Viehtreiber usw. durch deutlich hörbares Warnungszeichen rechtzeitig [1. a)] auf das Nahen des Kraftfahrzeugs aufmerksam zu machen.[1)]

(II) Auch an unübersichtlichen Stellen (§ 17 Abs. 3) ist Warnungszeichen*) zu geben.[1. b)]

(III) Das Abgeben von Warnungszeichen ist sofort einzustellen, wenn Pferde oder andere Tiere dadurch unruhig oder scheu werden.[1. c)]

(IV) Warnungszeichen dürfen nur mit der eintonigen Huppe (§ 3 Abs. 1 Ziffer 4) abgegeben werden.[1. d)]

(V) Das Abgeben langgezogener Huppensignale, die Ähnlichkeit mit Feuersignalen haben, ist nicht statthaft.[1. e)]

(VI)[2)] Merkt der Führer[2. A)], daß ein Pferd oder ein anderes Tier vor dem Kraftfahrzeuge scheut[2. B)], oder daß sonst durch das Vorbeifahren mit dem Kraftfahrzeuge Menschen oder Tiere in Gefahr gebracht werden, so hat er langsam zu fahren sowie erforderlichenfalls anzuhalten[2. C)] und den Motor außer Tätigkeit zu setzen.[2 D. E)]

(VII) Im Falle eines Zusammenstoßes des Kraftfahrzeugs mit Personen oder Sachen hat der Führer sofort zu halten und die nach den Umständen des Falles gebotene Hilfe zu leisten.[3)]

---

*) Berlin und Brandenburg sagen: „ein Warnungszeichen“.

— Früher §§ 32, 33. —

Besondere Verpflichtungen des Führers bei Begegnung mit Menschen oder Tieren.

1) **Signalpflicht.**

a) Wann ist das Signal zu geben? Rechtzeitig (früher Cöln: so frühzeitig, daß es den vorgeschriebenen Zweck erfüllen kann).

b) Im Falle des Absatz 2 kommt es nicht darauf an, ob auf der Straße zur Zeit überhaupt ein Verkehr stattfindet oder nicht (vgl. Entsch. Ztsch. 1903, 116).

c) Über Verurteilungen in Frankreich wegen usage intempestif de la corne s. Haber 24. Vgl. AW. 1905, 1402. Scheue Tiere s. u. Anm. 2b.

d) Womit ist Signal zu geben? Zunächst mit der Huppe (§ 3), ev. aber auch durch Anruf (so früher Hessen, Württemberg), namentlich wenn die Huppe versagt.

Militärkraftfahrzeuge unterliegen der Vorschrift des Abs. 4 nicht (§ 29 III).

Hierzu vgl. die Preußische Ministerial-Verfügung, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, vom 13. Juni 1907 (Min.-Bl. 1907, 223):

Bei Abfassung der Bestimmungen in den § 3 Abs. 1 Nr. 4 und § 18 Abs. 4 der Grundzüge, betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, hat die Absicht vorgelegen, für das Abgeben von Warnungszeichen bei Kraftfahrzeugen Huppen mit verschiedenen aufeinanderfolgenden Tönen von dem Allgemeingebrauch auszuschließen. Dieser Absicht ist bei den Beratungen über die „Grundzüge" in den Bundesratsausschüssen Ausdruck verliehen worden.

Es unterliegt daher keinem Bedenken, bei Kraftfahrzeugen überall Huppen mit sogenannten Akkordtönen zuzulassen, da mit diesen das Warnungszeichen in einem geschlossenen Akkordton abgegeben wird. Eine Änderung der den Grundzügen entsprechenden Polizeiverordnungen bedarf es hierbei nicht; es empfiehlt sich aber, die Polizeibehörden dahin zu verständigen, daß die Verwendung von Huppen mit Akkordtönen weiterhin von ihnen nicht zu beanstanden sei.

Dagegen ist die Verwendung von Trompeten mit einem Ton zur Abgabe von Warnungszeichen selbst außerhalb der im Zusammenhange gebauten Ortschaften unzulässig.

— Ebenso bayr. Bktm. vom 25. Juli 1907.

e) Feuersignale: vgl. § 29 IV.

f) Folgen der Verletzung der Signalpflicht: Strafe (§ 28), für den Schaden ev. zivil- und strafrechtliche Haftung.

Entscheidungen:

Das Nichtläuten des Automobilfahrers begründet keine Haftung, wenn der Fuhrwerkskutscher das Automobil hätte sehen können und müssen. „En obligeant les automobilistes à faire usage de la corne, le réglement n'a pas eu pour but de réveiller les charretiers trop souvent endormis dans leur voiture" (Haber 24).

Verschulden liegt vor, wenn Führer nicht läutet und an einem haltenden Wagen mit unverminderter Schnelligkeit vorbeifährt (RG. 12. März 1903, JW. Beilage S. 66 Nr. 153).

Daß ein Passant den Fahrdamm einer Straße überschreitet, ist kein Verschulden; daß er in jedem Augenblicke, bei jedem Schritt sich umsieht, kann nicht verlangt werden und würde einen solchen Übergang in einer belebten Straße, der vorsichtig, aber auch schnell ausgeführt sein will, eher stören als sichern. Sache des Führers eines heranfahrenden Automobils ist es, in solchem Falle sich zunächst durch ein Zeichen bemerkbar zu machen; erst wenn daraufhin Passant unbeirrt weitergeht, trifft ihn eigenes Verschulden. Die Gefahr des mit der Schnelligkeit eines elektrischen Straßenbahnwagens, aber nicht wie dieser auf einem ein für allemal bestimmten und deshalb für Fußgänger leicht übersehbaren Gleise, heranfahrenden Automobils besteht eben darin, daß es selbst den vorsichtigen Fußgänger leicht überraschen kann, zumal sein Fahrgeräusch durch das viel stärkere Geräusch von Pferdegespannen leicht übertönt wird; solchen Überraschungen durch öfteres Ertönenlassen von Warnungszeichen sowie durch rechtzeitiges Verlangsamen der Fahrt vorzubeugen, liegt in der Hand des Automobilführers (RG. 28. März 1904, JW. 288, 8, vgl. Isaac MW. 1904, 239).

2) **Pflicht zum Langsamfahren und Anhalten** (Abs. 6).

A. „Merkt der Führer". Vgl. OLG. Frankfurt, AW. 1906 Nr. 43. Zivilrechtlich und nach § 230 StGB. haftet Führer auch, wenn er die Gefahr zwar nicht merkt, aber merken mußte, insbesondere wenn der Kutscher, Reiter oder Führer durch Zuruf oder Zeichen andeutet, daß das Scheuen seiner Tiere

zu befürchten ist (so früher ausdrücklich Schleswig-Holstein; vgl. früher Anhalt, Gotha).

RG. JW. 1906, 682:

„Einmal handelt es sich nicht bloß darum, ob der Beklagte das Zeichen des B. gesehen hat, sondern auch darum, ob er es bei pflichtgemäßer Achtsamkeit hätte wahrnehmen müssen. Sodann brauchte die fragliche Bewegung nicht notwendig als ein Zeichen zum Anhalten des Automobils erkennbar zu sein."

Nach dem belgischen Reglement vom 4. August 1899 Art. 17 ist erforderlich, daß die Tiere (Gespanne, Last- oder Reittiere) Zeichen des Schreckens offenbaren. In den Vereinigten Staaten muß das Kraftfahrzeug sofort halten und die Maschine abgestellt werden, wenn der Tiertreiber nur die Hand hochhebt.

B. **Scheue Tiere.**

I. Das Scheuwerden der Pferde ist eine Hauptrubrik im Sündenregister des Automobils (vgl. Bericht des Schweizer Bundesrats vom 15. Dezember 1902 S. 5. — Antrag Graf Terlago zum österreichischen Haftpflichtentwurf 26. Januar 1905, Beilage 2117 z. Sten.-Prot. Abg.-Haus. — Österreichische Expertise Frage IV g. und S. 6, 15, 16, 30, 34, 39, 73, 78. — Meili Kodif. 122 ff.). Das Scheuwerden beruht auf der ungewohnten Form des Wagens, auf seinem Anstrich, auf dem vom Fahrzeug ausgehenden Geruch, zum Teil auch auf der Ausrüstung der Insassen, vor allem aber auch auf dem Geräusch des Motors und der Huppe (s. öst. Exp. 30). Das Scheuen und Durchgehen kommt auch bei Rindern, Schafen, Kamelen vor, doch ist das Pferd wegen seiner leichten Erregbarkeit besonders prädisponiert (vgl. Professor Dexler in Prag, Archiv für Psychiatrie und Nervenkrankheiten, wiedergegeben in AW. 1907, 12. — Zell, Ist das Tier unvernünftig? Seite 40, 133). Bei Pferden ist das Scheuen häufig auch eine Folge abnormer Beschaffenheit der Augen (Dexler eod.).

Ein Fachmann in dem Neuen Wiener Tageblatt gibt folgende Ratschläge:

„Wenn du dem Tiere nahe kommst, sieh genau, ob es die Ohren spitzt. In diesem Falle sei gefaßt, setze die Geschwindigkeit herab und mache die Bremsklaue etwas frei. Dadurch

wird der Lärm auf ein Minimum herabgesetzt und der Wagen fährt mit seiner eigenen Geschwindigkeit an dem Pferde vorbei. Halte dich soweit als möglich von ihm entfernt und lasse eine größere Distanz frei, falls es gerade, wenn du an ihm vorbeikommst, stutzig wird. Bleibt es schon etliche 30 m vor dir stehen, so ist es am besten, den Wagen und Motor an der entgegengesetzten Straßenseite anzuhalten, indes der Kutscher die Zügel straff anzieht und ev. die Peitsche zu Hilfe nimmt.

Vor Motorcycles scheuen die Pferde weniger als vor großen Wagen. Auf dem Motorcycle pedaliere, während du an ihm vorbeikommst. Das Pferd wird dich dann für einen „gewöhnlichen" Cyclisten halten und nicht irritiert werden. Dagegen reagiert es meist auf das Geräusch des Kompressionshahns, man mache ihn also beim Verbeifahren nicht auf . . .

Die Meinung, daß die Pferde durch den ungewohnten Geruch aufgeregt werden, halte ich für eine irrige. Ich bin wiederholt bei Nacht an Pferden vorbeigefahren, die, weil sie mein Automobil nicht sahen, auch nicht scheuten.

Das Gefährlichste ist für die Chauffeure ein unbewachtes Pferd. Jetzt, wo die Automobile nach und nach alle Straßen erobern, ist eine Warnung der Fuhrleute, ihre Wagen nicht allein zu lassen, gewiß sehr am Platze." (Ztsch. 1901, 209.)

II. Nachdem das Kraftfahrzeug einmal als gleichberechtigtes Fuhrwerk staatlich anerkannt ist, kann man verlangen, daß die Pferde, namentlich in den Städten, wie an das Geräusch überhaupt, so auch an das der Kraftfahrzeuge gewöhnt werden. Erfolgreiche dahingehende Versuche hat z. B. der bayrische Motorwagen-Verein auf der Theresien-Wiese in München veranstaltet (Ztsch. 1901, 120, AW. 1904, 53. Dänemark cf. AW. 1906 Nr. 42.) Daß die Gewöhnung leicht möglich und in den Städten fast überall durchgeführt ist, ist in der österreichischen Sachverständigen-Beratung zum Haftpflichtentwurf anerkannt worden (vgl. S. 73 daselbst). Die französische Gerichtspraxis betrachtet schon seit längerer Zeit ein Pferd, das in der Großstadt vor einem Kraftfahrzeug ohne besonderen Grund scheut, als ein cheval peureux und somit als ein fehlerhaftes Tier, welches nicht als Zugtier verwendet werden darf (Haber 14 f., 103 f.).

III. Zur Begegnung des Scheuens fordert § 18:

1. Einstellung des Huppens (Abs. 3).
2. Langsamfahren, ev. Anhalten des Fahrzeugs und des Motors (Abs. 6).

C. **Langsamfahren und erforderlichenfalls Anhalten,** bedeutet, daß der Führer erforderlichenfalls nicht bloß langsam zu fahren, sondern auch zu halten hat (OLG. Rostock 10. Februar 1904, Meckl. Z. 22, 330, vgl. OLG. Dresden 26. Februar 1901 und 12. März 1903, Fischers Z. 27, 95, Ann. 23, 222 und 25, 103). — OLG. Frankfurt (AW. 1906 Nr. 43): „wenn nach den Umständen des Falls bei Berücksichtigung der Erfahrungen des praktischen Lebens von dem Anhalten die Abwendung der mit dem Unruhigwerden oder Scheuwerden von Pferden verbundenen Gefahr erwartet werden kann".

Das Halten ist insbesondere erforderlich, wenn sich ein scheues Tier durch das bloße Langsamfahren nicht beruhigt, was sehr oft der Fall sein wird (vgl. das Gutachten des Sachverständigen in einer Strafsache am LG. Braunschweig, Ztsch. 1903, 234. Vgl. dagegen ebenda 58 und AW. 1904, 4).

In Massachusetts ist zu halten nur in case of extreme fright.

Entscheidungen:

Der Verletzte war, als der Fahrer ihn bemerkte, nur noch 2 Meter entfernt; bei sofortigem Bremsen wäre das rechtzeitige Anhalten des Wagens noch zu bewirken gewesen; Fahrer hat aber nicht sofort gebremst, sondern sich zunächst damit begnügt, die Person anzurufen. Darin liegt Verschulden. Wagenführer, der vor sich jemanden in unmittelbarer drohender Gefahr sieht, muß sofort Anstalten zum Halten machen, ohne erst die Wirkung eines Anrufs abzuwarten, da es dann mit dem Bremsen zu spät sein kann, der Angerufene den Anruf auch oft überhört oder darüber erschreckt (RG. 14. April 1904, JW. 287[6]). — „Richtigerweise war nur zu prüfen, ob der Beklagte bei Anwendung der von dem Automobilfahrer zu verlangenden erhöhten Sorgfalt aus der Sachlage — dem beginnenden Scheuen des Pferdes und dem Verhalten des Kutschers — erkennen mußte, daß dem B'schen Fuhrwerke durch weitere Annäherung oder Vorbeifahren des Automobils

Gefahr drohte, und ob er in der Lage war, diese Gefährdung noch zu vermeiden. Zur Vorkehrung entsprechender Sicherungsmaßnahmen war er verpflichtet, auch wenn nur die (nicht bloß entfernte) Möglichkeit, daß durch das Scheuwerden des Pferdes den Wageninsassen Gefahr für Leib und Leben erwachsen würde, gegeben und erkennbar gewesen ist. Damit, daß es dem Fuhrmann gelingen würde, das Pferd durch Festhalten zu beruhigen und am Ausbrechen zu verhindern, durfte der Beklagte nicht unbedingt rechnen; zumal nicht, wenn für ihn während des Weiterfahrens ersichtlich war, daß die Bemühungen des Fuhrmanns zunächst erfolglos waren, oder das Pferd gar noch unruhiger wurde (mag es auch zu dieser Zeit noch nicht in die Höhe gestiegen sein). Es würde sich alsdann fragen, ob der Beklagte in einer angemessenen Entfernung von dem Fuhrwerk, also nach der Unterstellung der Vorinstanzen mehr als 25 Meter davon entfernt, hätte anhalten können und sollen, bis die Gefahr in der einen oder anderen Weise beseitigt war." (RG. 20. September 1906, JW. 681, 2.) —

„Der Vorwurf, den die Vorinstanz mit Recht dem Fahrer R. macht, geht dahin, daß er unter den obwaltenden Umständen überhaupt nicht hätte unternehmen dürfen, zwischen dem auf der Straße haltenden Bierwagen und dem links vom Fahrdamm herlaufenden Fußpfad, dem sogenannten Bankette, durchzufahren, oder mindestens bei diesem Versuche ganz langsam hätte fahren müssen. Die Umstände, welche dies erforderten, bestanden darin, daß schon an sich der Fahrdamm nur eine geringe Breite hatte — der Zeuge Z. hat sie etwa auf 4 Meter geschätzt — daß von diesem Raum ein Teil durch auf der Straße vorgenommene Ausgrabungen und dadurch veranlaßte Erdaufschüttungen für den Fahrverkehr unbenutzbar, und der verbliebene Teil des Fahrwegs durch den Bierwagen, der nach der rechten Straßenseite ausgewichen war, mit in Anspruch genommen war, und daß endlich zu der in Betracht kommenden Zeit eine große Zahl von Fußgängern auf der Straße gerade an dieser Stelle verkehrten" (RG. 9. März 1905, JW. 287, 11).

„Wenn § 29" (jetzt § 18) „der Polizeiverordnung des Oberpräsidenten vorschreibt, daß der Lenker eines Automobils langsam zu fahren und zu halten hat, sofern dies zur Vermeidung von Unglücksfällen erforderlich ist, so stellt er das Anhalten nicht, wie die Revision meint, in das Ermessen des Führers. Bei dieser vom Revidenten hier gegebenen Auslegung würde die Polizeiverordnung, die zum Schutze des Publikums und des Verkehrs erlassen ist, den Zweck verfehlen. Der Führer muß vielmehr, wenn die bezeichnete Voraussetzung vorliegt, langsam fahren und halten, ohne Rücksicht darauf ob es ihm zur Vermeidung von Unglücksfällen erforderlich erscheint. Daß ein Langsamfahren oder Halten unter den obwaltenden Umständen durchaus erforderlich war, ist in dem Urteil bedenkenfrei festgestellt. Ohne Rechtsirrtum nimmt der Berufungsrichter insbesondere an, daß der Angeklagte die Straßenkrümmung erst passieren durfte, nachdem er sich davon überzeugt hatte, daß sie frei war" (KG. 17. April 1905, AW. 1905, 1076).

OLG. Rostock s. § 17 Anm. 12.

Fahrer, der das Kind schon auf 100 m Entfernung gesehen hatte, als es über den Fahrdamm lief, mußte langsam fahren; hätte auch voraussehen müssen, daß die Angehörigen des Kindes angesichts des in ungeminderter Geschwindigkeit herannahenden Automobils hinzuspringen und dadurch ebenfalls in Gefahr kommen würden (RG. 4. Strafsenat 9. Mai 1905, AW. 1237).

Gefährdung eines Eisenbahntransports eod.

Weitere Entscheidungen s. o. Anm. 1.

Der Kraftradfahrer hat erforderlichenfalls sofort abzusteigen (Radfahr-GZ. § 6).

Das Langsamfahren oder Anhalten hat so lange zu dauern, bis der Führer annehmen kann, daß die Gefahr vorüber, insbesondere das Tier sich beruhigt hat.

D. Die Vorschrift des **Motorabstellens** ist neu (außer für Bayern, Meckl., Old.; sonst war früher nur Unterlassung des Dampfauspuffens vorgeschrieben). Vgl. § 16 Anm. 5. Insbesondere ist die Auspuffklappe sofort zu schließen. Professor Engländer Öst. Exp. 78:

„Es handelt sich darum, ob scheu werdende Pferde sich weniger davor scheuen, daß das Automobil stehen bleibt und sein Leerlaufgeräusch macht oder ob es für den Automobilisten zweckmäßiger ist, den Motor gänzlich abzustellen, wenn er scheue Pferde sieht. Mir kommt es vor, daß es zweckmäßiger ist, wenn der Motor abgestellt wird, da es notwendig ist, daß das Geräusch ganz vermieden werde. Wenn dann die Gefahr vorbei ist, kann der Automobilist ja den Motor wieder in Betrieb setzen, da macht das neuerlich auftretende Geräusch nichts."
Vgl. LG. München, AW. 1904, 204.

E. Neben der zivilrechtlichen Haftung des Kraftfahrzeugfahrers kommt nun in solchem Fall unter Umständen die Haftung des **Tierhalters** gemäß § 833 BGB. in Betracht, außerdem die Haftung des Kraftfahrzeugeigentümers oder — Besitzers gemäß § 831 BGB. und die Haftung des Tierkutschers gemäß § 823 BGB. Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung der höchsten Gerichte ergibt sich danach folgende Zusammenstellung:

1. Der Kraftfahrzeugführer haftet, wenn das Tier infolge des Kraftfahrzeuges scheu geworden ist und ihn ein Verschulden trifft (z. B. er ist nicht langsam gefahren, obwohl er merkte, daß das Pferd unruhig wurde). Dagegen haftet er nicht, wenn ihn kein Verschulden trifft (z. B. der bei stillstehendem Kraftfahrzeug arbeitende Motor brachte das Pferd zum Scheuen. § 823 BGB.). RG., JW. 1906, 681.

2. Der Kraftfahrzeug-Eigentümer oder -Besitzer haftet, wenn das Tier infolge eines rechtswidrigen Verhaltens des Kraftfahrzeugführers scheu geworden ist und wenn der mitfahrende Eigentümer oder Besitzer seine Überwachungspflicht schuldhaft verletzt hat (s. o. § 17 Anm. 17), oder wenn der nichtmitfahrende Eigentümer oder Besitzer nicht beweist, daß er bei der Auswahl des Führers und bei Beschaffung der nötigen Vorrichtungen und Gerätschaften die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat (§ 831 BGB.).

3. Der Tierhalter (z. B. Eigentümer des Pferdefuhrwerks) haftet auch unverschuldet für jeden durch das Tier angerichteten Schaden, wenn eine willkürliche Handlung des Tieres den schädigenden Erfolg herbeigeführt hat (also wenn das Tier

nicht lediglich dem Willen des Kutschers folgt und nicht bloß Werkzeug in der Hand des Kutschers ist. RG. 50, 180). Eine solche willkürliche Handlung des Tieres liegt nicht vor, wenn ein äußeres Ereignis (z. B. plötzliche Explosion des Automobilmotors) auf den Körper oder die Sinne des Tieres mit einer Gewalt eingewirkt hat, welcher Tiere dieser Art nach psychologischen Gesetzen nicht widerstehen können. Denn dann ist der Schaden nicht durch das Tier, sondern durch das mit unwiderstehlicher Gewalt über das Tier hereinbrechende äußere Ereignis verursacht. In diesem Fall käme also nur eine Haftung des Kraftfahrzeugfahrers und -Besitzers (Eigentümers) in Frage.

Liegt dagegen eine solche zwingende Veranlassung für das Verhalten des Tieres nicht vor (z. B. gewöhnliches Geräusch des Motors, woran Pferde sich gewöhnen können), dann ist die den Schaden bewirkende Ursache in der tierischen Natur zu erblicken und dann haftet der Tierhalter. Ob das Scheuwerden des Tieres hier auf eine entfernte Tatsache (Kraftfahrzeuggeräusch) als Ursache zurückzuführen ist, für die ein Dritter (z. B. der schuldhafte Kraftfahrzeugfahrer) aufzukommen hat, berührt die Haftung des Tierhalters gegenüber dem Geschädigten nicht (OLG. Stuttgart, DJZ. 1902, 364). Der schuldhafte Kraftfahrzeugfahrer (oder Eigentümer oder Besitzer) haftet dem Verletzten in solchem Fall neben dem Tierhalter als Gesamtschuldner. Der vom Verletzten in Anspruch genommene Tierhalter hat aber das Recht des Rückgriffs gegen den schuldhaften Kraftfahrzeugfahrer (oder Eigentümer oder Besitzer) § 840 BGB.

4. Der Tierkutscher haftet im Falle eigenen Verschuldens (z. B. Schlaf, Trunkenheit), wenn er bei Anwendung gehöriger Sorgfalt den Schaden hätte verhüten können. Er haftet als Gesamtschuldner neben dem Tierhalter, ferner neben dem schuldhaften Kraftfahrzeugfahrer und -besitzer oder -eigentümer, außer wenn feststeht, daß deren Schuld für die Entstehung des Schadens ohne jeden Einfluß war (§§ 830, 840 BGB.).

3) **Zusammenstoß** (Absatz 7).

Auch wenn kein Schaden entstand (Vollmer Anm. 1), muß gehalten werden. Die Vorschrift stammt aus den früheren VV. von Braunschweig und Hessen.

Ob die Verpflichtung zur Hilfeleistung durch Polizeiverordnung auferlegt werden kann, erscheint zweifelhaft (vgl. zur Überschrift vor § 1 Anm. 1 I und StGB. § 360 Nr. 10).

Hilfeleistung ist kein stillschweigendes Schuldgeständnis des Fahrers (Cour de Besançon 22. Februar 1875, Haber 118).

Großbritannien bestraft den Automobilfahrer, der bei einem Unglücksfall vorsätzlich nicht hält, beim 1. Mal bis zu 10 £, beim 2. Mal bis zu 20 £, bei weiteren Malen bis zu 20 £ oder bis zu 1 Monat Gefängnis (Gesetz 1903, 6).

Schweiz: Führer muß sogar dann halten, wenn ihn keine Schuld trifft, und er soll dafür sorgen, daß dem Verletzten die nötige Hilfe zuteil wird, muß auch auf Verlangen Ausweiskarte vorlegen und Wohnung angeben.

§ 19.

(In Waldeck § 18.)

(I) Beim Einbiegen in eine andere Straße ist nach rechts in kurzer Wendung, nach links in weitem Bogen zu fahren.

(II) Der Führer hat entgegenkommenden Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Viehtransporten oder dergleichen rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen oder, falls dies die Umstände oder die Örtlichkeit nicht gestatten, so lange anzuhalten, bis die Bahn frei ist. Ebenso hat er anzuhalten beim Zusammentreffen mit marschierenden Militärabteilungen, öffentlichen Aufzügen, Leichenbegängnissen oder dergleichen.

(III) Das Vorbeifahren an eingeholten Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Viehtransporten oder dergleichen hat auf der linken Seite zu erfolgen.

Einbiegen, Ausweichen, Vorbeifahren.

1) Der § 19 erhebt einzelne Fahrvorschriften, die in den Straßenordnungen für alle Arten Fuhrwerke gegeben sind

mit Rücksicht auf ihre Bedeutung zu einer allgemeinen deutschen Rechtsbestimmung für den Kraftfahrzeugsverkehr. Vgl. Berliner Str.-O. §§ 26, 32, 33 ff.

Ausnahme für Feuerwehr s. § 29 IV.

2) Vgl. Min.-V. vom 28. Juni 1905 (s. Anhang) und **Amtl. Erl.:**

„Im Interesse einer glatten Abwickelung des Fahrverkehrs und zur Vermeidung von Unfällen muß auf die strenge Durchführung der für das Ausweichen und Überholen der Fuhrwerke bestehenden Vorschriften ganz besonderes Gewicht gelegt werden. Es empfiehlt sich, die Polizeibeamten hierauf besonders hinzuweisen."

3) Weitere Vorschriften der Straßen-Ordnung bleiben daneben bestehen (§ 1 I).

a) Kundgebung der Absicht des Stillhaltens, des Umwendens und des plötzlichen Verlassens der bisher verfolgten Fahrtrichtung (das Emporhalten der Peitsche ist durch ein anderes geeignetes Mittel zu ersetzen § 17).

b) Rechtsfahren (Ausweichen nach rechts, in der Regel mit halber Spur, ist ersetzt durch § 19 Abs. 2 hier). Mit ganzer Spur haben unbeladene Fuhrwerke beladenen und bergauffahrende bergabfahrenden Fuhrwerken auszuweichen (§§ 26, 32). Vorbeifahren links im Trab (§ 35).

Entscheidungen:

Automobilist wendet nach links, ohne sich zu vergewissern, ob ihm andre folgen; der dahinter fahrende Radfahrer sieht das Automobil wenden und fährt trotzdem weiter; beide schuldhaft (Tr. corr. de la Seine 1901, Haber 111).

Keine Haftung des Automobils für einen Fehler, der nur die notwendige Folge eines vorher von dem andern Fuhrwerk begangenen Versehens ist (Haber 109). Z. B. Fuhrwerkskutscher lenkt Wagen fälschlich nach links und veranlaßt dadurch Automobilfahrer, ebenfalls nach links zu wenden (Seine-Tribunal 11. Mai 1900).

Großbritannien, Ungarn und einige Länder Österreichs lassen links ausweichen und rechts vorbeifahren. Vgl. AW. 1905, 1486 (Schaumburg) und 1062.

c) Raumgeben gegenüber Königlichen und Prinzlichen Equipagen, Postwagen, Feuerwehr, Sprengwagen (§§ 33 f.).

d) Verbotenes Vorüberfahren, Umwenden, Stillhalten s. §§ 36ff., 46.

e) Reihenfolge: § 52.

f) Krafträder vgl. RadfahrGZ. §§ 8, 9 III, 11, Ausweich-, Halte- und Absteigepflicht, Verbot des Umkreisens (s. Anhang).

4) Pflichten Dritter gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr.

Fußgänger, Radfahrer, Fuhrwerke, Viehtreiber etc. haben dem Kraftfahrzeug gegenüber dieselbe Vorsicht und Rücksicht zu beobachten, wie anderen Fuhrwerken gegenüber. Hierüber s. § 1 I Anm. 5 S. 50.

Radfahr-GZ. § 8 II, 9 II s. Anhang.

Vgl. Str.-O. § 16 III:

„Führer, welche, während ihr Fuhrwerk auf öffentlicher Straße sich befindet, schlafen oder in trunkenem Zustande betroffen werden, sind straffällig."

Min.-Verf. vom 28. Juni 1905 s. Anhang.

Durch Außerachtlassung dieser Pflichten berauben sich Fußgänger, Fuhrwerke etc. unter Umständen der Möglichkeit, das Kraftfahrzeug für einen Unfall verantwortlich zu machen, und können sogar ihrerseits zur Verantwortung gezogen werden (s. über unbeleuchtetes Fuhrwerk § 3 Anm. 51. Vgl. auch Haber 103).

D. Die Benutzung öffentlicher Wege und Plätze.

§ 20.

(In Waldeck § 19.)

Das Fahren mit Kraftfahrzeugen ist nur auf Fahrwegen gestattet. Auf Radfahrwegen und auf Fußwegen, die für Fahrräder freigegeben sind, ist der Verkehr mit Krafträdern nur mit besonderer polizeilicher Genehmigung zulässig.

— Früher § 27. —

1) Daß den Kraftfahrzeugen nur Fahrwege gestattet sind, ergibt sich von selbst aus dem Grundsatz des § 1, wonach

die Kraftfahrzeuge den für Fuhrwerke gegebenen Bestimmungen unterliegen.

a) Nach der Berliner Str.-O. (§ 22) hat sich der Fuhrwerksverkehr ausschließlich auf die dafür bestimmten Fahrdämme und Fahrwege zu beschränken. „Wo in dieser Beziehung durch öffentlichen Anschlag hinsichtlich gewisser Arten von Fuhrwerk oder gewisser Zeiten noch weitere Beschränkungen eingeführt sind, hat die betreffende Ankündung verbindliche Kraft." Über solche Beschränkungen des Fuhrwerksverkehrs überhaupt s. Str.-O. §§ 23—25, 39—51.

Vgl. **ALR.** I 22 § 65: „Wer das Recht hat, über das Grundstück des andern zu gehen, darf sich dessen weder zum Reiten, noch zum Fahren, auch nicht mit einrädrigen Karren bedienen" (Strieth. Arch. 39, 239).

b) **Bankette,** Böschungen und Gräben der Chausseen dürfen nicht befahren werden (§ 12 zusätzliche Vorschriften zum Chausseegeldtarif 1840). Als Bankett ist der nicht zum befestigten Teil des Planums gehörige übrige Teil der Chaussee, welcher zur Niederlage der Unterhaltungsmaterialien und für die Fußgänger bestimmt ist, anzusehen (KGJ. 16, 397).

c) *Dänemark gestattet Automobile nur auf Straßen von 8 m Breite. Schweiz verbietet das Fahren auf Wegen für Fußgänger, Trottoirs und Straßenrändern.*

d) Omnibusse: Vgl. Berliner Bekanntm. vom 30. Januar 1865, 11. September 1894, 22. Februar 1895. — Droschken-V. vom 14. April 1899, Bekanntm. vom 15. September 1900.

e) Vgl. Preuß. Feldpolizeigesetz § 30 (Beschädigung von Privatwegen, Befahren der Bankette, Beschädigung von Wegweisern, Einfriedigungen, Bäumen usw. usw.); Strafgesetzbuch §§ 304 f. (Beschädigung von Denkmälern, Gebäuden etc.); 321 (Wasserbauten, Brücken etc.); 326, 370 Nr. 1 (Grundstück- oder Wegverringerung).

2) **Radfahr-**GZ. § 12:

„Das Radfahren ist, außer auf den für den Radfahrverkehr eingerichteten besonderen Wegen (Radfahrwegen), nur auf den für Fuhrwerke bestimmten Wegen und Plätzen gestattet. Außerhalb der geschlossenen Ortschaften darf das Fahren mit Zweirädern auch auf den neben den Fahrwegen hinführenden, nicht erhöhten Banketten stattfinden.

Die Wegepolizeibehörden sind befugt, den Radfahrverkehr auf Fußwegen und auf Plätzen, die für Fuhrwerke nicht bestimmt sind, zuzulassen."

Danach sind zu unterscheiden:

a) Fußwege, die für Fahrräder freigegeben sind. Während diese den Kraftwagen unbedingt verschlossen sind (Satz 1), können Krafträder darauf zugelassen werden, jedoch nur mit besonderer polizeilicher Genehmigung. Die Genehmigung kann für alle oder für bestimmte Krafträder, dauernd oder zeitweilig, erteilt werden. Zuständig ist die für den betreffenden Weg zuständige Wegepolizeibehörde (s. Behördenübersicht zur Überschrift vor § 1 Anm. 1 III S. 35ff.).

Sächsische Dienstanweisung vom 29. September 1906 Nr. 10: Polizeibehörde hat sich vor Erteilung der Genehmigung der Zustimmung der staatlichen Straßenbauverwaltung zu versichern, soweit es sich dabei um von ihr unterhaltene Straßen und Wege handelt.

b) Die besonderen Radfahrwege, die früher meist, außer Pommern, Bremen, Hamburg, Lübeck, ohne weiteres für Krafträder offen standen, sind jetzt den Fußwegen gleichgestellt.

c) Bankette (s. o. Anm. 1b) gelten weder als Fahr- noch als Fußwege (vgl. Radfahr-GZ. § 10 „Bankette und Fußwege"). § 20 Satz 2 kann daher auf sie keine Anwendung finden, so daß ihre Benutzung den Kraftzweirädern auch ohne besondere Genehmigung freisteht, während andere Krafträder auch durch polizeiliche Genehmigung nicht zugelassen werden können (s. o. § 1 Anm. III 6 S. 55).

d) Radfahr-GZ. § 10:

„Bei Benutzung der Bankette und Fußwege (§ 12 Abs. 1 und 2) darf der Verkehr der Fußgänger nicht gestört werden. Das Bankett hat der Radfahrer bei Annäherung an Fußgänger rechtzeitig zu verlassen; sofern dies aber nicht möglich ist, hat er abzusteigen."

3) Privilegien.

Nach § 17 Reichspostgesetz können in besonderen Fällen, in denen die gewöhnlichen Postwege gar nicht oder schwer zu passieren sind, die ordentlichen Posten, Extraposten, Kuriere und Estafetten sich der Neben- und Feldwege, sowie der ungehegten Wiesen und Äcker bedienen, unbeschadet des Rechts des Eigentümers auf Schadenersatz. Vgl. KGJ. 18, 268 betr. Fahren eines Postbeamten auf verbotenem Bahnhofsweg.

§ 21.

(In Waldeck § 20.)

(I) Durch allgemeine polizeiliche Vorschriften oder durch besondere, für einzelne Fälle getroffene polizeiliche Anordnungen kann, soweit der Zustand der Wege oder die Eigenart des Verkehrs es erfordert, der Verkehr von Kraftfahrzeugen auf bestimmten Wegen, Plätzen und Brücken verboten oder beschränkt, insbesondere die zulässige Fahrgeschwindigkeit auf ein bestimmtes Maß herabgesetzt werden.

(II) Allgemeine Vorschriften dieser Art sind an den betreffenden Stellen durch öffentlichen Anschlag auf zu diesem Zweck kenntlich gemachten Tafeln zur Kenntnis zu bringen.

— Früher § 27 II. —

Zu diesem § 21 sind die amtl. Erl. von größter Bedeutung und vor allem diejenigen von Schleswig-Holstein. Die Besonderheiten der Erl. von Schleswig-Holstein werden durch gesperrten Druck hervorgehoben. — Vgl. Ermel, DJZ. 1905, 856.

1) Beim Aufkommen des Automobilverkehrs konnte die Frage auftauchen, ob das Kraftfahrzeug zur Benutzung der öffentlichen Wege ohne weiteres befugt sei. Zur Beseitigung dieses Bedenkens genügte jedoch der Hinweis auf den Begriff der öffentlichen Wege. Öffentliche Wege sind diejenigen, welche für den gemeinen Gebrauch bestimmt sind und diesem kraft Privatrechts nicht entzogen werden können (Germershausen, Wegerecht, 22ff.; Hue de Grais § 369). Nach dem **ALR.** (II 15 § 7) ist der freie Gebrauch der Land- und Heerstraßen einem jeden zum Reisen und Fortbringen seiner Sachen gestattet. Dieser Grundsatz findet auch auf Kommunikationswege, d. h. solche, welche die Verbindung benachbarter Orte oder innerhalb eines Ortes vermitteln, Anwendung (Germershausen 22f., OVG. 10, 194). Das Prinzip der Wegefreiheit ist

auch in den verschiedenen preußischen Entwürfen einer Wegeordnung, welche allerdings nie Gesetz geworden sind, ausgesprochen worden (Germershausen 23) und findet sich auch in der neueren Wegeordnnng für die Provinz Sachsen (G. vom 11. Juli 1891. § 2: „Öffentliche Fahrwege dürfen von jedermann zum Gehen, Reiten, Fahren ... benutzt werden.“ Vgl. Wegepolizeiverordnung für Reg.-Bezirk Wiesbaden vom 7. November 1899 § 1; Wege-O. für Westpreußen vom 27. September 1905 § 4; Oldenburg Wegeordnung art. 45).

Nur die Benutzung der öffentlichen Wege zur Errichtung dauernder Anlagen fällt nicht unter den gemeinen Gebrauch und steht daher nicht jedermann ohne weiteres frei. Das Fahren mit einem Kraftfahrzeug ist aber keine dauernde Anlage, sondern nur ein gemeiner Gebrauch des Weges und daher eine gesetzlich erlaubte Handlung (s. Hilse 20. Selbst Korn, der grimmigste Automobilgegner auf dem 26. Juristentag, hat dies nicht bezweifeln können). Die amtl. Erl. erkennen das Wegerecht des Kraftfahrzeugs jetzt ausdrücklich an (s. u.).

Daher begründet ein Unfall, der lediglich durch die bloße Anwesenheit eines Kraftfahrzeugs auf öffentlicher Straße hervorgerufen ist, keine Haftung (s. Haber 99, Entscheidung des Seine-Tribunals).

2) Die Wegefreiheit schließt aber nicht das Recht der Polizei aus, im Interesse der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Beschränkungen im Gebrauch der öffentlichen Wege anzuordnen. Dies ergibt sich aus **ALR.** II 15 § 25 („den nach § 7 einem jeden freistehenden Gebrauch der Landstraßen muß ein jeder so ausüben, daß der andere an dem gleichmäßigen Gebrauch des Weges nicht gehindert, noch zu Zänkereien, oder gar Tätlichkeiten über das Ausweichen Anlaß gegeben werde“) und II 17 § 10 (s. o. S. 33), sowie PVG. § 6 (vgl. Entwurf einer Wegeordnung 1865 §§ 2, 3 und Motive dazu, Germershausen 23, und Wegeordnung Provinz Sachsen § 3). Vgl. OLG. Dresden 20. Oktober 1899, Fischers Z. 21, 164. Sächs. Min. des Innern, Verf. vom 6. Februar 1899 eod. 20, 165. KGJ. 27C 52. Sieper Preuß. Verw. Bl. 1905, 441 ff. DJZ. 1905, 856 (Ermel).

Die Polizeibehörde darf demnach den Verkehr

a) auf bestimmten öffentlichen Wegen (selbstverständlich auch Wegeteilen)

b) ganz oder zeitweilig

c) für alle oder bestimmte Fuhrwerke

d) beschränken oder verbieten.

Zu c) ist zu bemerken, daß die verschiedenen Arten Fuhrwerke einschließlich der Kraftfahrzeuge keineswegs einen Anspruch darauf haben, überall gleich behandelt zu werden. Im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit kann es sehr wohl liegen, für Personen- oder Lastfuhrwerke, für Markt-, Hunde-, Leichen-, Feuerwehrwagen usw. verschiedene Vorschriften zu geben und dem einen Fuhrwerk zu gestatten, was dem andern versagt wird. Alle Straßenordnungen machen von dieser Befugnis ausgiebigen Gebrauch, ohne daß die Rechtsgültigkeit dieser Bestimmungen bezweifelt wird (vgl. Illing, Handbuch für Preuß. Verw.-Beamte 1, 291). Aus demselben Grunde kann es auch der Polizeibehörde nicht verwehrt werden, das Kraftfahrzeug im einzelnen Fall strenger zu behandeln als andere Fuhrwerke, da auch das sicherste Kraftfahrzeug immerhin Eigenschaften besitzt, die eine solche besondere Behandlung rechtfertigen können. Die Sperrung bestimmter Straßen für Kraftfahrzeuge ist daher an sich rechtsgültig, und die Gerichte sind auch nicht befugt, die Notwendigkeit oder Zweckmäßigkeit einer bezüglichen Polizeivorschrift nachzuprüfen (Pol.-VG. § 17. KG. 23. Mai 1907 in „Polizei“ 4, 135). Die Aufhebung solcher Vorschriften kann vielmehr nur durch die Behörden selbst erfolgen (s. zur Überschrift vor § 1 Anm. 1 I S. 34).*)

Zu d) Eine bloße Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs liegt z. B. vor, wenn zur Erhaltung einer Notbrücke ein noch langsameres Tempo (Schritt) vorgeschrieben wird, als nach § 17 für das Befahren einer „engen“, sonst aber normalen und definitiv bestehenden Brücke angeordnet ist (KG. 4. April 1907, DJZ. 717 f.).

Vgl. ferner **amtliche Erläuterungen:**

„Soweit die Bauart bestimmter Wege oder die Bauart der Wege einer bestimmten Gegend die Verwendung solcher Kraftfahrzeuge, insbesondere

*) Die Ermächtigung zur Sperrung für Fahrräder findet auf Krafträder Anwendung (KG. 16. Mai 1907, Polizei 4, 135 f. Vgl. § 1 I).

Lastwagen, nicht gestattet, die durch ihre Schwere (Eigen- und Ladegewicht zusammengerechnet) oder Bauart die Fahrbahn besonders angreifen, können Fahrzeuge dieser Art aus wegepolizeilichen Gründen von der Benutzung dieser Wege ausgeschlossen oder in deren Benutzung beschränkt werden.

(Schl.-Hol.): Dies gilt besonders von Kraftfahrzeugen, die im Verhältnis zu ihrem Gewicht keine genügende Radfelgenbreite aufweisen.

Der höchste zulässige Raddruck (Eigengewicht und Nutzlast zusammen) darf betragen bei einer Breite der Felgen:

von 5 — $6\frac{1}{2}$ cm	500 kg,
„ $6\frac{1}{2}$—10 „	625 „
„ 10 —15 „	1250 „
„ 15 cm und darüber	1875 „

Bei Lasten von mehr als 1875 kg Raddruck kommen die Bestimmungen des Gesetzes vom 27. Juni 1890, betreffend das zulässige Ladegewicht, in Anwendung."

Vgl. § 3 Anm. 8e.

3) Wo ist aber die Grenze, welche nicht überschritten werden darf, wenn die Straßensperrung rechtsgültig bleiben soll? Diese früher unentschieden gelassene Frage wird jetzt dahin beantwortet, daß die Verkehrsbeschränkung zulässig ist, soweit der Zustand der Wege oder die Eigenart des Verkehrs es erfordert (amtl. Erl.: Nur bei zwingenden Gründen in der gefährlichen Beschaffenheit des Weges).

Praktisch ist mit diesem Grundsatz allein nicht allzuviel anzufangen.

a) Zunächst steht fest, daß eine grundsätzliche Wegesperrung für bestimmte Bezirke (Amtsbezirk, Kreis etc.) ohne Rücksicht auf die Beschaffenheit der einzelnen Wege unzulässig ist (Vollmer Anm. 3).

Soweit aber der Zustand der Wege oder die Eigenart des Verkehrs es erfordert, kann die Sperrung nicht nur aus lokalen Bedürfnissen innerhalb eines Ortes (durch die Ortspolizeibehörde), sondern z. B. auch für eine ganze Chaussee (durch den Landrat) ausgesprochen werden; die frühere ausschließliche Zuständigkeit der Ortspolizeibehörden ist jetzt gestrichen.

b) Unbedenklich ist ferner, daß eine ganze Ortschaft in der Regel nicht gesperrt werden darf, sondern eben nur „bestimmte Wege, Plätze oder Brücken." Hat ein kleiner Ort überhaupt nur einige wenige Fahrstraßen, so dürfen diese

wohl nicht sämtlich gesperrt werden, weil dann nicht mehr eine Schließung bestimmter Wege, sondern des ganzen Ortes vorliegen würde (vgl. Haber 38: „Les maires peuvent .... interdire la circulation des automobiles d'une façon permanente ou temporaire sur certaines voies, à condition toutefois que de pareilles interdictions n'équivalent pas à une interdiction générale").

Wie aber, wenn ein Ort überhaupt nur eine einzige Durchfahrtsstraße besitzt: darf die Polizei durch Sperrung dieser Straße die Durchfahrt durch den ganzen Ort unmöglich machen?

Bayern und Österreich verboten dies früher zweckmäßigerweise ausdrücklich. Die Sperrung einer solchen Straße kann infolge ihrer Enge, ihres steilen Abfalls oder aus sonstigen Gründen durchaus im Interesse der Verkehrssicherheit liegen. Andererseits kann eine solche Sperrung den gesetzlich zulässigen Kraftfahrzeugverkehr nicht nur mit diesem Ort, sondern auch zwischen anderen Orten völlig unterbinden. Wenn z. B. in einer Reihe hintereinander liegender Orte A, B, C, D, E und F der Ort D für die Durchfahrt von Kraftfahrzeugen geschlossen ist, so kann dadurch der Kraftwagenverkehr zwischen den Orten A und F, B und F, C und F, A und E, B und E, C und E, auch wenn dieser Verkehr eine Lebensfrage für die genannten Orte ist, einfach beseitigt werden, nämlich dann, wenn andere Verbindungswege als über den Ort D nicht oder nur mit unverhältnismäßig großen Opfern benutzbar sind. Wenn nun namentlich ein solches Verbot erst erlassen wird, nachdem der Geschäfts- oder Reiseverkehr mit Kraftfahrzeugen in der Gegend sich eingebürgert und vielleicht sogar das Pferdefuhrwerk verdrängt hat, so kann dies ein gar nicht gut zu machender Schlag gegen Handel, Verkehr und somit gegen die gesamten Interessen der betreffenden Ortschaften werden.*)

Trotzdem ist schon öfters ein solches Verbot erlassen und auch vom Kammergericht (in einer nicht amtlich publizierten Entscheidung) bestätigt worden (s. Voss. Ztg. 19. November 1904, Radw. 26. November 1904 aus der Cöln. Ztg. Vgl. LG. Altona StrK. 4, AW. 1905, 2051. Itzehoe AW. 1906, Nr. 89. Lüneburg eod. Nr. 84. AG. Krempien eod. Nr. 74. Österr.

*) Vgl. Eingabe des Justizrats Franzius in Norden, AW. 1905, 1554.

RG. eod. Nr. 77). Eine solche Entscheidung wird nach Lage unserer Gesetzgebung kaum anfechtbar sein, wenn das Wegeverbot offenbar in erster Linie oder ausschließlich den Interessen der Verkehrssicherheit dient, selbst wenn dadurch die Verkehrsfreiheit aufgehoben wird; man kann darauf hinweisen, daß manche Orte ihrer Lage wegen auch eine Eisenbahnverbindung entbehren müssen. Man wird aber hier zum mindesten fordern müssen, daß die Polizei in der Verordnung die besonderen Gründe dartut, aus denen sie im vorliegenden Fall die einzige Durchfahrtsstraße des Orts zu sperren für nötig hält; ob diese Gründe stichhaltig sind, entzieht sich dann allerdings wieder der richterlichen Nachprüfung; aus diesem Grunde ist die gesetzliche Einführung des früheren bayrischen und österreichischen Grundsatzes dringend wünschenswert.

c) Innerhalb der Ortschaft darf die Straßensperrung nicht dazu führen, einzelne Bewohner von der Benutzung unentbehrlicher Verkehrsmittel auszuschließen. Wenn z. B. an einem Ort der Möbeltransport lediglich durch Kraftfahrzeuge besorgt wird, so müssen diese überall Zutritt haben. Solange es allerdings noch andere Verkehrsmittel gibt, wird man das Kraftfahrzeug nicht für unentbehrlich erachten können. Im einzelnen Fall kann auch der Notstands-§ 54 StGB. einen Schutz gewähren.

Da aber auch hier die Grenze zwischen erlaubter und unerlaubter Sperrung praktisch sehr schwer zu ziehen ist, so muß man eine gesetzliche Regelung für dringend erforderlich halten, und zwar im Sinne der früheren österreichischen Verordnung, welche vorschrieb, daß die Durchfahrt auch nur durch Ortsteile, sowie die Zubringung von Kraftfahrzeugen in die in solchen Ortsteilen gelegenen Häuser nicht unmöglich gemacht werden darf.

d) So bedauerlich es ist, daß die Grenzen des polizeilichen Sperrungsrechts nicht gesetzlich oder wenigstens in den GZ. selbst festgesetzt sind, so erfreulich sind andererseits die von den **amtlichen Erläuterungen** (insbesondere von Schleswig-Holstein, durch gesperrten Druck hervorgehoben) den Polizeibehörden erteilten ausführlichen Anweisungen über die Ausübung des Sperrungsrechtes.

Man muß sich jedoch klar darüber sein, daß die amtlichen Erläuterungen keine Rechtsvorschriften sind (s. Einleitung vor § 1 Anm. III) und daß ihre Verletzung durch die Polizeibehörde nur ein Beschwerderecht gibt, die Rechtsgültigkeit der erlassenen Verfügung oder Verordnung jedoch nicht ohne weiteres berühren.

Die **amtl. Erl.** besagen folgendes:

„1. Bei der Sperrung von Wegen ist davon auszugehen, daß der Verkehr mit Kraftfahrzeugen im allgemeinen auf allen denjenigen Wegen zugelassen ist, welche für den übrigen Fuhrwerkverkehr freigegeben sind. Eine Wegesperrung im Sinne des § 21 wird daher nur dann anzuordnen sein, wenn hierfür in der gefährlichen Beschaffenheit des zu sperrenden Weges oder seiner Umgebung zwingende Gründe vorliegen, insbesondere wenn es sich um schmale und unübersichtliche Wege mit steilen Böschungen oder ungünstigen Steigungsverhältnissen handelt. Die Möglichkeit des Scheuens der Zugtiere allein ist kein ausreichender Sperrungsgrund.

2. Die Sperrung hat sich auf das Notwendige zu beschränken. Kraftfahrräder werden häufig dort zugelassen werden können, wo Kraftwagen auszuschließen sind. Sind nur Teilstrecken gefahrvoll, so sind nur diese zu sperren. In der Regel wird zur Verhütung von Unglücksfällen genügen, wenn die Fahrgeschwindigkeit auf ein bestimmtes Maß herabgesetzt wird. Auch kann für gefährliche Strecken angeordnet werden, daß die Kraftfahrzeuge in bestimmter Entfernung vor entgegenkommenden bespannten Fuhrwerken und Viehtransporten anzuhalten und den Motor außer Tätigkeit zu setzen haben, bis jene vorüber sind. Diese Regelung wird jedenfalls überall dort einer Sperrung vorzuziehen sein, wo nach Lage des Wegenetzes die gesperrte Strecke nicht umfahren werden kann und die Sperrung deshalb zu einer Sackgasse führen würde.

3. Hauptverkehrslinien (Chausseen, Haupt- und Nebenstraßen) dürfen nur in Ausnahmefällen gesperrt werden. Weisen sie besonders gefahrvolle Strecken auf, so darf deren Sperrung nur stattfinden, wenn der Verkehr auf hinreichend benutzungsfähigen, nicht zu großen Umwegen um sie herumgeleitet werden kann, andernfalls ist, wie im Absatz 2 vorgesehen, zu verfahren. Die allgemeine Sperrung sämtlicher Wege eines Orts- oder Gemeindebezirks oder aller Wege einer Klasse ist unzulässig, vielmehr ist jeder einzelne Weg auf seine gefahrbringende Beschaffenheit besonders zu prüfen.

Zu der auch nur teilweisen Sperrung von Wegen, die mehrere Amtsbezirke berühren, ist die Zustimmung des Landrats einzuholen. Die Landräte sind befugt, im übrigen jede Sperrung von ihrer vorherigen Zustimmung abhängig zu machen.

4. Die Ortspolizeibehörden können einzelnen zuverlässigen Inhabern von Kraftfahrzeugen die Benutzung gesperrter Wege gestatten, sofern von ihnen eine ruhige und rücksichtsvolle Fahrweise erwartet werden kann. Die Landräte sind befugt, die Zulassung solcher Ausnahmen von ihrer Zustimmung abhängig zu machen. Für solche Ausnahmen kommen vornehmlich Personen in Betracht, die in dem Polizeibezirk oder seiner Umgebung wohnen und Kraftfahrzeuge in der Ausübung ihres Berufes oder Gewerbes benutzen. Die Erlaubnis kann von der Einhaltung von Bedingungen im Sinne des Absatzes 2 abhängig gemacht werden. Die Erlaubnisscheine sind bei der Benutzung der gesperrten Wege mitzuführen und den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen. Die Erlaubnis kann zurückgenommen werden, insbesondere wenn der Inhaber des Kraftfahrzeugs das in ihn gesetzte Vertrauen nicht rechtfertigt. In die Bekanntmachungen über Sperrung von Wegen ist ein Hinweis auf die Befugnis der Ortspolizeibehörden, solche Ausnahmen zuzulassen, aufzunehmen."

Vgl. bayr. Bktm. vom 25. Juli 1907.

4) Zuständig ist, soweit der Zustand der Wege die Anordnung erfordert, die Wegepolizeibehörde, sonst die Ortspolizeibehörde oder für Chausseen der Landrat (s. Germershausen, Wegerecht (3) I 583 ff.

Großbritannien: Das Local Government Board, also eine Zentralbehörde, regelmäßig auf Antrag einer Gemeinde.

Italien: Präfekt, in dringenden Fällen Bürgermeister, aber unter unverzüglicher Anrufung der Entscheidung des Präfekten.

5) Form des Erlasses der Polizeivorschriften.

Entweder

a) als allgemeine Polizeivorschrift, d. h. in der Form einer Polizeiverordnung und unter Beobachtung der für den Erlaß von Polizeiverordnungen bestehenden Vorschriften (s. zur Überschrift vor § 1 Anm. 1 I). Die einfache Bekanntmachung z. B. eines Amtsvorstehers ohne Zuziehung des Amtsausschusses wäre rechtsunwirksam (KG. 20, 1059 vom 10. Mai 1900). Vgl. **Amtl. Erl.** Schleswig-Holstein Nr. 5:

„Jede nicht nur vorübergehende Sperrung eines Weges und jede Beschränkung des Verkehrs auf einem solchen ist in derselben Weise bekannt zu machen, wie dies in der Anordnung des Regierungspräsidenten vom 26. Januar 1905 (Amtbl. S. 52) unter Ziffer 5 für die Verkündung von Polizeiverordnungen bestimmt ist."

Außerdem bestimmen die Amtl. Erl. zu allen Verordnungen:

„Um eine rechtzeitige Veröffentlichung der Sperrungen und Beschränkungen in den Fachzeitschriften sicher zu stellen, sind diese, soweit sie nicht nur vorübergehender Natur sind, dem Deutschen Automobil-Verbande*) (Kaiserlicher Automobilklub) zu Berlin, Leipzigerplatz Nr. 16, ungesäumt mitzuteilen."

Schleswig-Holstein setzt hinzu:

„Dies gilt auch von der Öffnung gesperrter Wege für den Verkehr."

Für diese allgemeinen Vorschriften gilt die öffentliche Anschlagspflicht (Abs. 2).

Oder

b) Als Anordnung für einen einzelnen Fall, d. h. als polizeiliche Verfügung. Eine besondere Form für diese ist nicht vorgeschrieben (OVG. 47, 393), auch keine Anschlagspflicht. Nur Bekanntmachung an die Beteiligten in irgend einer Form ist erforderlich. Auch Anordnungen der Sicherheitsbeamten gehören hierher (vgl. OVG. 31, 419; 43, 209).

6) **Öffentlicher Anschlag.****) Diese (aus den früheren VV. von Hessen-Nassau, Rheinprovinz, Waldeck, Baden, Bayern, Württemberg stammende) Vorschrift ist mit Freuden zu begrüßen (vgl. 1. Auflage S. 160f.). Der betreffende Weg ist jetzt für den Fahrer nur dann verboten oder beschränkt, wenn er mit einer solchen Tafel versehen ist. Die Beseitigung der Tafel durch Unbefugte hebt für den, welcher über die Sachlage nicht unterrichtet ist, das Verbot auf, auch wenn es in öffentlichen Blättern bekannt gemacht war (KGJ. 22 C 36 vom 25. April 1901, Cf. Ag. Weimar 17. November 1905, Sache c. Melzer, AW. 1905, 2111. Dasselbe Gericht AW. 1906, Nr. 70).

Dagegen kann nach einer Entscheidung des KG. (19, 262, vom 20. November 1899) der Fahrer sich nicht damit entschuldigen, daß er durch die Dunkelheit verhindert gewesen sei, die Tafel zu lesen, weil, wenn er bei Dunkelheit eine Straße befahren wolle, es seine Sache sei, sich vorher über die für dieselbe geltenden Vorschriften zu unterrichten. Diese Entscheidung ist in ihrer Allgemeinheit recht anfechtbar,

*) Der Verband ist aufgelöst; Mitt. jetzt an d. K. A. C. (in Bayern durch Vermittlung des Bayer. Aut.-Clubs, München, Briennerstr. 5 (Bekanntm. vom 25. Juli 1907).

**) Vgl. Jahrbuch 1907, 191 ff.

da man zweifeln kann, ob eine Tafel, die man nicht lesen kann, noch als „kenntlich gemacht" zu gelten hat. Sache der Verordnung, nicht aber des Richters wäre es wohl, für die Zeit der Dunkelheit ev. besondere Bestimmungen zu treffen.

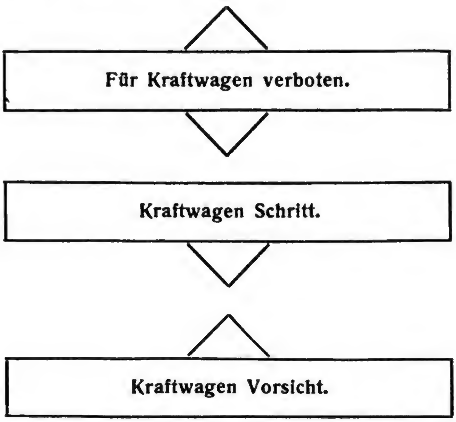
Amtl. Erl.:

„Auf die ordnungsmäßige Kennzeichnung der gesperrten Wegestrecken durch Tafeln ist besonderer Wert zu legen. Es empfiehlt sich, für diesen Zweck möglichst gleichmäßige und in die Augen fallende Vorrichtungen zu verwenden."

Amtl. Erl. von Schleswig-Holstein:

„Jede gesperrte Wegestrecke ist am Anfang und am Ende durch Tafeln zu kennzeichnen.

Die Tafeln müssen folgende Gestalt haben:



Sie sind leuchtend gelb mit weißer Einfassung zu streichen und mit schwarzen Aufschriften zu versehen.

Sind noch weitere Verkehrsbeschränkungen vorgeschrieben (Anhalten, Abstellen des Motors vgl. Absatz 2), so sind diese, falls die Tafeln selbst für die Aufschriften nicht genügend Raum bieten, darunter auf besonderen Tafeln zu verkünden. Tafeln zur Sperrung von Wegen für Kraftfahrzeuge sind von der Eisengießerei A. Schreiber in Leer (Ostfriesland) in den Handel gebracht."

Vgl. auch Berliner Str.-O. § 54 Nr. 7, Wege-O. Provinz Sachsen § 3, Radfahr-GZ. § 13 II. Warnungstafeln der preuß. Eisenbahnen für Kraftfahrzeuge und Radfahrer an Chaussee-

übergängen s. Ztschr. 1903, 300. Oberfranken AW. 1904, 998; Automobilklub Namur und Luxemburg eod. 1903, 1216.

Hierzu vgl. die Prß. Ministerialverfügung vom 24. Mai 1907, betr. den Automobilverkehr auf Straßen.

(Ministerialblatt Seite 176.)

Der Kaiserliche Automobilklub hat sich entschlossen, im Interesse der Sicherheit des Verkehrs und zur möglichsten Verhinderung von Unglücksfällen in ganz Deutschland an den Straßen zur Kennzeichnung besonders gefährlicher Stellen Warnungstafeln anbringen zu lassen. Durch die international einheitlich feststehenden Warnungszeichen soll auf gefährliche Kurven, Vertiefungen im Straßenkörper, Höcker, Bahnübergänge, Straßenkreuzungen und Doppelkurven aufmerksam gemacht werden; die Aufstellung soll gleichmäßig in der ein für allemal festgesetzten Entfernung von 250 m vor gefährlichen Stelle erfolgen.

Das in Aussicht genommene Vorgehen wird in gleicher Weise auch den dem Klub nicht angehörigen Automobilfahrern sowie ausländischen Fahrzeugen zugute kommen und muß im allgemeinen Verkehrsinteresse als zweckmäßig und erwünscht bezeichnet werden. Wir ersuchen Euere Exzellenz deshalb ergebenst, den Provinzialverbänden sowie den Behörden der Land- und Stadtkreise an die Hand zu geben, daß sie die Aufstellung der Warnungstafeln, die in der Unterhaltung des Klubs verbleiben, gestatten und unterstützen; auch wird ihnen in Anbetracht des obwaltenden öffentlichen Interesses zu empfehlen sein, daß sie auf Ersuchen des Klubs die Anbringung der Tafeln, soweit angängig, kostenlos oder höchstens unter Anrechnung der entstehenden Selbstkosten übernehmen.

Berlin, den 24. Mai 1907.

Der Minister des Innern.
I. V. v. Kitzing.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
I. A. Franke.

Die vom Kartell der deutschen Automobilklubs angenommenen internationalen Warnungszeichen.



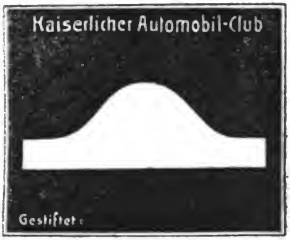
1. Gefährliche Linkskurve (Signal).



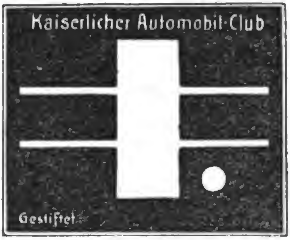
2. Gefährliche Rechtskurve (Signal).



3. **Wasserrinne oder Vertiefung.**



4. **Höcker.**



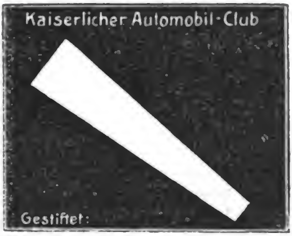
5. **Bahn - Übergang** (Signal).



6. **Strassenkreuzung** (Signal).



7. **Doppelkurve** (2 Signale).



8. **Steiles Gefälle.**

7) ***Ausland.***

Das englische Lokal Government Board empfiehlt im Zirkular vom 10. März 1904 als einheitliches Zeichen eine feste rote runde Scheibe mit 18 Zoll Durchmesser.

Erwähnt mag werden, daß auch im Auslande nicht nur zur Bezeichnung der verbotenen, sondern auch der gefährlichen Wege ein bestimmtes Signalsystem gefordert wird (z. B. belgischer Automobilkongreß AW. 1903, 1244; MW. 1904, 123; Ztschr. 1901, 260). In England haben die County Councils Association und die Municipal Corporations Association ein solches System angenommen, welches von der englischen Regierung amtlich empfohlen worden ist (Circ. 10. März 1904). Die Signale sind

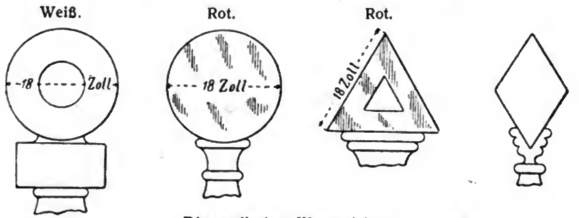
a) Ein weißer Ring 18 Zoll Durchmesser, für Geschwindigkeitsgrenze von 10 Meilen, mit einer Platte darunter, welche die Grenze in Ziffern angibt.

b) Die oben erwähnte rote Scheibe für verbotene Wege.

c) An gefährlichen Ecken, Kreuzwegen oder abschüssigen Stellen: ein hohles, rotes, gleichseitiges Dreieck mit 18 Zoll langen Seiten.

d) Für sonstige Anzeigen rhombusförmige Tafeln.

Alle Tafeln sind zirka 50 Ellen von der betreffenden Stelle anzubringen; ihre Unterseite soll mindestens 8 Fuß über der Grundebene sich befinden (s. die folgenden Abbildungen).



Die englischen Wegezeichen.

Zu a. Für Geschwind.-Grenze

Zu b. Für verbotene Wege.

Zu c. Für gefährliche Stellen.

Zu d. Für sonstige Anzeigen.

Über die Sperrungsbefugnis in Großbritannien vgl. act 1896, art. 6, und 1903 art. 8 (Landstraßen, die nicht über 16 Fuß breit

sind oder auf denen Automobilverkehr gefährlich erscheint). Zuständige Behörde s. o. Anm. 4.

In der Schweiz verbieten zwei Kantone bekanntlich jeden Automobilverkehr, nämlich Graubünden und Uri (Gotthardstraße von Göschenen aufwärts bis zur Kantonsgrenze Tessin auf der Furka und Oberalpstraße und auf der Klausenstraße von Unterschächen bis zur Glarner Grenze. Vgl. Meili 17, der übrigens dieses Verbot für bundesrechtlich anfechtbar hält. Konkordat art II).

Vereinigte Staaten verbieten meist ausdrücklich, die Kraftfahrzeuge vom freien Gebrauch irgend eines Weges, Parkes, Platzes auszuschliessen, wenn derselbe anderen Fuhrwerken offensteht, ausgenommen solche Straßen, welche ausdrücklich durch Gesetz für den ausschließlichen Gebrauch von Pferden und leichten Wagen reserviert sind. Charakteristisch das Gesetz von Kalifornien, welches Wegesperrungen oder -Beschränkungen nur unter folgenden Bedingungen zuläßt:

a) Für alle anderen Fuhrwerke muß dieselbe Beschränkung gelten.

b) Geschwindigkeitsgrenze nicht unter 1 Meile in 6 Minuten (16 km die Stunde).

c) Anbringung von Tafeln „slow down to-miles" mit Pfeil für die Richtung, wohin die Geschwindigkeit zu reduzieren oder zu ändern ist.

d) Strafen dürfen nicht höher sein als für andere Fuhrwerke.

Für den öffentlichen Fuhrbetrieb gelten diese Bedingungen nicht.

8) Es muß davon ausgegangen werden, daß durch Beseitigung der älteren VV. auch alle auf Grund derselben erlassenen Sperrungen beseitigt sind (KG., Voss. Z. 21. Juli 1007). Siehe § 30.

§ 22.

(In Waldeck § 21.)

(I) Das Wettfahren und die Veranstaltung von Wettfahrten auf öffentlichen Wegen und Plätzen sind verboten. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Landeszentralbehörde oder der von dieser zu bestimmenden höheren Verwaltungsbehörde, welche

im einzelnen Falle die besonderen Bedingungen festsetzt.

(II) Für Zuverlässigkeitsfahrten ist die Genehmigung der zuständigen Behörde erforderlich.

— Früher § 29. —

Amtl. Erl.:

„Wie aus dem Wortlaute der Vorschrift hervorgeht, ist zu unterscheiden zwischen Wettfahrten und Zuverlässigkeitsfahrten. Während jene das Ziel verfolgen, mit den an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeugen die größtmögliche Geschwindigkeit zu erzielen, dienen diese hauptsächlich dazu, die Dauerhaftigkeit der Wagen und die Betriebssicherheit der Maschinen zu erproben. Die größere Gefahr für den öffentlichen Verkehr ist hiernach mit den Wettfahrten verbunden. Damit die notwendigen Sicherheitsmaßregeln rechtzeitig getroffen werden können, unterliegt ihre Veranstaltung der besonderen Genehmigung der Zentralinstanz. Bei Zuverlässigkeitsfahrten führt hauptsächlich die Anhäufung von Fahrzeugen zu Unzuträglichkeiten für den öffentlichen Verkehr."

1) „Keine Automobilwettfahrt, deren Schnelligkeit die reglementare Schnelligkeit übertrifft, wird mehr erlaubt werden, weder auf den nationalen Straßen, noch auf denen der Departements. Ich glaube nicht, damit die Automobilindustrie ernsthaft zu schädigen. Es scheint mir, daß der Beweis, den unsere Fabrikanten zu liefern haben, nicht der ist, daß sie Wagen mit einer Geschwindigkeit von 100 km konstruieren können, sondern praktische Maschinen, die bei einem Minimum von Vorbereitung möglichst lange Dienst tun können. Wenn sie unter diesen Bedingungen sich der Straßen bedienen wollen, um die Widerstandsfähigkeit ihrer Maschinen zu zeigen, sind wir einverstanden. Wenn sie Schnellfahrten unternehmen wollen, mögen sie sich Versuchsfelder schaffen. Ich erkläre, daß die Wege, die öffentliches Eigentum sind, nicht mehr als Theater für solche Versuche dienen werden."

So sprach Waldeck-Rousseau unmittelbar nach Beendigung der Fernfahrt Paris-Berlin in der französischen Kammer. Am 10. September 1901 erging das von ihm unterzeichnete Dekret, welches auch die Bestimmungen über Wettfahrten verschärfte. Trotzdem ereignete sich 2 Jahre später in demselben Lande der dies ater des Automobilismus, der „schwarze 24. Mai 1903", das berüchtigte Rennen Madrid-Paris mit seinen 9 Toten

und vielen schwer Verletzten, ein Ereignis, dessen Einfluß auf die öffentliche Meinung dem Automobil unberechenbaren Schaden zugefügt hat.

Nur gegen diese Wettfahrten auf öffentlichen Wegen wendet sich der § 29. Wettfahrten auf privaten, geschlossenen Rennbahnen, wie sie z. B. der Frankfurter Automobilklub geschaffen hat (Ztschr. 1903, 229), unterliegen überhaupt nicht der Verordnung (s. S. 41[2], 46[6]). An sich können sorgsam vorbereitete Rennen der Automobilindustrie förderlich sein und, wie das deutsche Gordon-Bennet-Rennen bewiesen hat, ohne jeden Unfall von statten gehen. Die belgische Regierung hatte sogar seinerzeit einen Staatspreis zu Automobil-Rennzwecken ausgesetzt (AW. 1904, 855).

2) **Wettfahren** ist das gleichzeitige Fahren zweier oder mehrerer Fahrzeuge auf derselben Strecke im Kampfe um ein bestimmtes Ziel, gleichviel ob improvisiert oder auf Grund besonderer Veranstaltung. Voraussetzung ist also die Beteiligung mindestens zweier Fahrzeuge, die jedoch nicht beide Kraftfahrzeuge zu sein brauchen. Es genügt nach dem Sinn der Vorschrift, daß 1 Kraftfahrzeug teilnimmt, während das andere ein Straßenbahnwagen oder dergl. sein kann.

Eine Zuwiderhandlung gegen § 22 begeht, wer ohne Genehmigung selbst fährt, oder (nach dem Vorbild der früheren VV. von Brandenburg und Westpreußen) eine Wettfahrt veranstaltet. Vgl. OLG. Dresden 28. April 1904, Fischers Z. 28, 192, Ann. 26, 454.

Wenn zwei Wagenführer Wette fahren, haftet auch derjenige von beiden für entstehendes Unglück, der es nicht unmittelbar verursacht hat. Denn die Ursache des Unfalls ist in Wahrheit der Wettkampf, daher beide verantwortlich (Cour de Bordeaux 12. August 1859, Haber 102; vgl. BGB. § 830).

3) **Zuständige** Behörde s. Behördenübersicht S. 36.

Daß eine Polizeiverordnung die Zuständigkeit der Zentralbehörde festsetzt, wenn auch auf deren Veranlassung, ist auffällig und rechtlich nicht unbedenklich (vgl. Einl. vor § 1 II 2 S. 25).

4) Die Genehmigung kann und soll von **Bedingungen** abhängig gemacht werden. Hierzu gehört die Beschränkung auf bestimmte Stunden, die Vorkehrung von Sicherheitsmaßregeln

aller Art, Kautionsleistung für Schadensersatzfälle usw. Vgl. früher Baden, Elsaß-Lothringen: wenn Überschreitung von 30 km zugelassen wird, kann der Rennleitung die Überwachung der Straßen, besonders an gefährlichen Stellen, sowie die Sorge für Verlangsamung der Fahrt in bewohnten Ortschaften zur Pflicht gemacht werden.

Frankreich: Die Kosten der Überwachung usw. werden durch die Veranstalter getragen, welche zu diesem Zweck eine vorläufige Summe hinterlegen müssen.

5) Darf eine Ortsbehörde ihren Ort sperren, obwohl eine höhere Behörde die Erlaubnis zur Wettfahrt gegeben hat? Dies erscheint unzulässig, wenn die höhere Behörde die Durchfahrt speziell durch den betreffenden Ort mit erlaubt hat (PVG. § 15).

In Frankreich dagegen müssen stets die Maires ihre Zustimmung geben.

6) Darf die sonst zulässige **Höchstgeschwindigkeit überschritten** werden? Eine Behörde kann dies nur genehmigen, wenn sie die betreffende Polizeiverordnung selbst erlassen hat oder der erlassenden Behörde übergeordnet ist. Auch darf diese Genehmigung wiederum nur in Form einer Polizeiverordnung erfolgen. Denn auch der Verkehr von Kraftfahrzeugen auf einem ganz abgesperrten öffentlichen Weg bleibt immer ein Verkehr im Sinne der PV.

Frankreich gestattet ausdrücklich, die 30 km-Grenze auf freiem Felde beim Rennen zu überschreiten, nicht aber die 20 km-Grenze in den Ansiedlungen.

7) Zivilrechtliches. Bezüglich der Klaglosigkeit der Wette vgl. BGB. § 762.

Ist ein angestellter Chauffeur zur Teilnahme an einem Rennen verpflichtet? Hierüber vgl. Ztschr. 1903, 175.

8) **Zuverlässigkeitsfahrt** s. Amtl. Erl. Zuständige Behörde s. Übersicht S. 36. Vgl. auch Bayrische Erl. u. AW. 1906, Nr. 70.

Bayr. Bktm. vom 25. Juli 1907:

„Die Erfahrung hat gezeigt, daß Zuverlässigkeitsfahrten leicht in Schnellfahrten ausarten und durch die Anhäufung zahlreicher Fahrzeuge den öffentlichen Verkehr in empfindlicher Weise stören. Die Genehmigung ist deshalb zu versagen, falls nicht bestimmt angenommen werden kann, daß nach dem Umfange und der Art der Veranstaltung von ihr eine größere Störung des öffentlichen Verkehrs usw. nicht zu erwarten ist.“

9) *Ausland schreibt für Wettfahrten ebenfalls meist behördliche Erlaubnis vor. Zuverlässigkeitsfahrten werden nicht besonders unterschieden.*

§ 23.

(In Waldeck § 22.)

Das Mitführen von Anhängewagen ist nur auf Grund polizeilicher Erlaubnis zulässig. Der Erlaubnisschein ist bei der Fahrt mitzuführen und den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen. Auf den Transport schadhaft gewordener Fahrzeuge findet diese Vorschrift keine Anwendung.

— Früher § 36. —

1) Die ersten Kraftfahrzeuge, welche sich etwa 1898 in Deutschland einbürgerten, waren Motordreiräder, an welche dann Anhängewagen befestigt wurden. Noch früher, Anfang der 80er Jahre, wurde in Irland von Edwar Palliser eine Straßenlokomotive mit fünf 18sitzigen Anhängewagen, später mit 2 Last-Anhängewagen in Betrieb gesetzt (AW. 2, 54). Jemehr die Automobil-Omnibusse das Pferd von der Straße und Landstraße verdrängen, um so mehr wird das Problem der Automobilzüge an Bedeutung gewinnen. Eine Lösung dieser Aufgabe stellt z. B. der Automobilzug des französischen Obersten Renard dar. Der Zug besteht aus einem Motorwagen, an welchen mehrere Beiwagen angehängt sind. Das Originelle besteht darin, daß die Beiwagen nicht vom Motorwagen gezogen, sondern durch die vom Motorwagen mittels Gelenkwellen ihnen zugeführte Kraft selbständig angetrieben werden und infolgedessen die Wendungen des Motorwagens mitmachen, wie die Wagen eines Eisenbahnzuges. Dieser Renardsche Automobilzug, der einen clou des Pariser Automobilsalons 1903 bildete, ist am 17. November 1904 auf Veranlassung der Versuchsabteilung der Verkehrstruppen auch in Berlin in Anwesenheit der Minister des Innern und der Landwirtschaft vorgeführt worden, ohne jedoch zur Einführung gelangen zu können (s. AW. 1903, 1268; 1904, 40, 53, 1346 und

Abbildungen daselbst. MW. 1905, 225, 691). Ferner der italienische Freibahnzug von Cantono (AW. 1907, 8).*)

2) **Begriff des Anhängewagens.** Der Anhängewagen im Sinne des § 23 umfaßt auch Vorspannwagen (früher in Gotha und Weimar ausdrücklich genannt; schwere Vorspannmaschinen s. § 1 IV), dagegen nicht angehängte Fahrräder. Auch ein sogenannter avant-train fällt nicht darunter, d. h. ein Vordergestell, welches die gesamte Maschinerie zur Bewegungsübertragung in sich vereinigt, mit einem Wagen verbunden wird und dann einen integrierenden Bestandteil des so entstandenen Fahrzeugs bildet *(französisches Dekret vom 10. April 1899: avec ou sans avant-train moteur, Haber 26, AW. 1904, 38f).* Auch Anhängewagen vor, hinter oder neben einem Kraftrad fallen hierunter (anders frühere VV.). Vgl. oben § 1 S. 54f.

3) Anhängewagen sind nur ausnahmsweise auf Grund besonderer polizeilicher Erlaubnis zulässig. Dieser Grundsatz rechtfertigt sich durch die besonderen Verkehrsschwierigkeiten eines Automobilzuges. Die **zusätzlichen Vorschriften zum Chausseegeld-Tarif** vom 29. Februar 1840 Nr. II, 15 bestimmen bereits:

> „Beim Fahren dürfen niemals mehr als 2 Fuhrwerke aneinander gebunden sein."
>
> „Diese Vorschrift enthält, wie die Worte „niemals mehr als zwei Fuhrwerke" erkennen lassen, nichts darüber, daß unter Berücksichtigung des örtlichen Verkehrs, der großen Gefahren auf belebten Wegen und Straßen, im Hinblick auf starkes Gefälle, scharfe Wegbiegungen und dergl. nicht auch schon das Fahren von zwei aneinander gebundenen Fuhrwerken im Interesse der Sicherheitspolizei (§ 10 II, 17 ALR.) verboten werden dürfe. Auf den gleichen Standpunkt hat sich der Strafsenat schon in einem Urteile vom 1. Oktober 1903 (869, 1903) gestellt und ausgesprochen, daß eine Polizeiverordnung, welche das Fahren mit zwei hintereinander gebundenen Fuhrwerken untersagt, rechtsgültig sei. Diese Ansicht steht mit dem Urteile des OVG., Entsch. 24, 356, nicht in Widerspruch.

*) Litteratur: W. A. Th. Müller, Aut.-Zug, Verlag Krages.

Dieses Urteil hat den Grundsatz, daß die Verschärfung bestehender, durch Gesetz oder Verordnung höherer Instanz festgesetzter Vorschriften einen Widerspruch mit diesen Vorschriften enthalte, im Hinblick auf § 65 I, 8 ALR. nur für baupolizeiliche Anordnungen ausgesprochen." (KG. 3. März 1904, KGJ. 27, C. 10ff.)

Das Anhängen eines Kraftfahrzeugs an ein anderes mit polizeilicher Genehmigung kann insbesondere zwecks Beförderung eines noch nicht zugelassenen Kraftfahrzeugs erfolgen (s. o. S. 94).

Amtl. Erl. Schleswig-Holstein:

„Mit Rücksicht auf § 12 Wege-G. vom 15. Juni 1885 ist das Anhängen von mehr als 1 Anhängewagen an einen Kraftwagen nicht zu gestatten."

4) Zuständige Polizeibehörde s. Behördenübersicht S. 36.

Braunschweig: Für Anhänger an Kraftwagen Landes-, an Krafträdern Orts-Pol.

5) Über die Voraussetzungen der Erlaubnis ist nichts bestimmt. Es steht im Ermessen der Behörde, ob und inwieweit sie eine Prüfung der Anhängewagen vornehmen und von welchen Bedingungen sie die Erlaubnis abhängig machen will. Ausland s. unten.

Anbringung eines KZ. am Anhänger ist nur nötig, wenn der Anhänger das hintere KZ. des Kraftfahrzeugs (§ 7) verdeckt (§ 9).

6) Die Mitführung des Erlaubnisscheins ist vorgeschrieben nach dem Vorbild der früheren VV. von Bremen und Lübeck; s. o. § 15 Anm. 4.

7) Polizeibeamte: siehe zur Überschrift vor § 1 Anm. 1 IV 1.

8) Verantwortlich für die Beobachtung des § 23 sind der Führer und der Eigentümer bezw. Besitzer.

9) Ausnahmen für Militärfahrzeuge und Feuerwehr § 29 III, IV.

10) Schadhaft gewordene Fahrzeuge jeder Art können vom Kraftfahrzeug ohne besondere Erlaubnis mitgeführt werden. Die Vorschrift muß dahin ausgelegt werden:

a) daß unter schadhaft gewordenen Fahrzeugen solche zu verstehen sind, die infolge ihres Schadens als selbständige Beförderungsmittel nicht mehr tauglich erscheinen;

b) daß das Anhängen dieses Fahrzeugs nur den Zweck verfolgt, das Fahrzeug zu transportieren, nicht aber es selbst noch als Beförderungsmittel für Personen oder Güter zu verwenden.

Es darf also z. B. nicht ein kleiner, unbedeutender Schaden eines Wagens zum Vorwand genommen werden, um den Wagen mit Pferden oder Sachen beladen von einem Automobile mitführen zu lassen.

11) Berl. Straßen-O. § 9 ist durch § 23 ersetzt.

12) ***Ausland.***

a) Frankreich, welches den Automobilen mit Anhängern einen besonderen Abschnitt widmet, fordert besondere Ermächtigung des Präfekten. Bezeichnung der zu befahrenden Wege, des Gewichts, der Höchstbelastung pro Achse und der gewöhnlichen Zusammensetzung und Totallänge der Züge im Zulassungsgesuch.

b) In Frankreich, Italien, Portugal, Spanien wird der Anhängewagen derselben Prüfung unterworfen, wie das Kraftfahrzeug selbst. Speziell in Italien wird das Funktionieren des Anspannorgans geprüft und sein Widerstand gegen den Zug, sowie die Unmöglichkeit selbständiger Loslösung festgestellt; ferner sollen Vorkehrungen getroffen werden, damit die Wendungen des Anhängewagens den Kurven des Kraftfahrzeugs entsprechen.

c) Großbritannien: light locomotive (motor car) ist nur ein solches Fahrzeug, welches nicht mehr als ein Fahrzeug zu ziehen bestimmt ist; Gesamtgewicht beider Wagen darf unbeladen 4 Tonnen nicht übersteigen. Kein Konzessionszwang.

d) Italien: Jedes Kraftfahrzeug kann einen oder mehrere Wagen ziehen. Jedoch ist innerhalb der Wohnorte in jedem Fall und außerhalb, wenn es sich um mehr als 1 Anhängewagen handelt, Spezialerlaubnis des Präfekten erforderlich; jedoch nicht für das Anhängen von plötzlich schadhaft gewordenen Fahrzeugen und von solchen neuen Fahrzeugen, die noch ohne Lizenz sind (s. o. Anm. 3 a. E.)

Zum öffentlichen Fuhrbetrieb ist ohnehin die Genehmigung des Präfekten erforderlich.

e) Besondere Bestimmungen, die auch bei uns als Muster für Konzessionsbedingungen benutzt werden können, finden sich im Ausland namentlich bezüglich folgender Punkte:

Bremse, z. B. Frankreich, Großbritannien, Italien, Portugal, Spanien.

Laternen, z. B. Frankreich, Portugal (s. § 3 Nr. 5).

Geschwindigkeit, z. B. Frankreich, Spanien, Italien (s. § 17 Anm. 18).

Gewicht, z. B. Frankreich, Großbritannien, Italien.

In Italien darf Gesamtlast über jeder Achse des Automobils oder des Anhängers 25 Zentner nicht übersteigen.

Straßenverkehr, z. B. Frankreich: die Aufstellung des Zuges darf den Verkehr nicht hindern.

Keine Vorsorge treffen die VV. dafür, daß das KZ. hinten am Anhängewagen anzubringen ist, obwohl dies durchaus wünschenswert wäre; nur Österreich für Beiwagen an Motorrädern.

[Einen

§ 23 a

hat **Mecklenburg-Strelitz:**

„Soweit Kraftfahrzeuge bei Benutzung der Chausseen zur Chausseegeldabgabe herangezogen werden, gelten die Bestimmungen der Verordnung, betreffend die Berechnung des Chausseegeldes von Kraftwagen (Automobilen) vom 26. Juni 1902.“]

(Siehe Anhang.)

E. Verkehr über die Reichsgrenze und im Zollgrenzbezirke.

§ 24.

(In Waldeck § 23.)

(I)[1. 2)] Für die Zulassung und Kennzeichnung der zu vorübergehendem Aufenthalt[3)] in das Gebiet des Deutschen Reichs aus dem Auslande[4)] gelangenden außerdeutschen[5)] Kraftfahrzeuge und für die Zulassung

der Führer[6] solcher Fahrzeuge gelten folgende besondere Bestimmungen*):

a) Die Vorschriften über die Anmeldung und über die Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen in den §§ 4, 5 finden auf die außerdeutschen Kraftfahrzeuge keine Anwendung, sofern der Führer des Kraftfahrzeugs durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörde des Auslandes nachweisen kann, daß das Fahrzeug den an dem betreffenden Orte gültigen polizeilichen Vorschriften entspricht[7]; Bescheinigungen dieser Art müssen den Namen, Stand und Wohnort des Eigentümers, die Firma, die das Fahrzeug hergestellt hat, seine Betriebsart, die Anzahl der Pferdekräfte, das Eigengewicht des Fahrzeugs und bei Lastkraftwagen das Höchstgewicht der Ladung angeben[8] und mit dem Anerkennungsvermerk einer deutschen Behörde versehen sein.[9]

b) Die außerdeutschen Kraftfahrzeuge müssen an Stelle[10] der durch §§ 7, 10[11] vorgeschriebenen polizeilichen Kennzeichen ein besonderes länglichrundes Kennzeichen (Muster 6)[12] führen, das zugleich mit der Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens (Muster 7)[12] nach Maßgabe der besonderen hierüber ergehenden Anordnungen[13] auf den Grenzzollämtern[14] ausgegeben wird[15] und beim Verlassen des Deutschen Reiches nebst Bescheinigung wieder abzuliefern ist.[16] Das Kennzeichen ist an der Rückseite[17] des Fahr-

*) Lübeck: „Die folgenden vom Bundesrat festgestellten besonderen Bestimmungen.“

zeugs nach außen hin an leicht sichtbarer Stelle[18] fest anzubringen[19] und bei Kraftwagen während der Dunkelheit und bei starkem Nebel[20] so zu beleuchten, daß es deutlich erkennbar ist; die Beleuchtungsvorrichtung darf das Kennzeichen nicht verdecken. Etwa vorhandene ausländische Kennzeichen sind zu entfernen oder zu überdecken.

Die für das Kennzeichen zu entrichtende Gebühr[21] beträgt

für Kraftwagen . . . . . . 6 ℳ,
„ Krafträder . . . . 3 „ .

Wird die Tätigkeit der Amtsstelle außerhalb der Geschäftszeit, d. h. in den Monaten Oktober bis Februar vor 7 ½ Uhr vormittags und nach 5 ½ Uhr nachmittags, in den übrigen Monaten vor 7 Uhr vormittags und nach 8 Uhr nachmittags, in Anspruch genommen, so erhöht sich die Gebühr

für Kraftwagen auf . . . 10 ℳ,
„ Krafträder „ . . . 5 „ .

[22] Beim Ausgang eines außerdeutschen Kraftfahrzeugs aus dem Reichsgebiet ist das Kennzeichen mit der über seine Zuteilung ausgestellten Bescheinigung der nächsten zur Ausgabe von Kennzeichen befugten Amtsstelle behufs Rücksendung an die Eingangsamtsstelle zu übergeben. Erfolgt infolge dauernden Verbleibs im Inlande[23] später die Zulassung des Fahrzeugs gemäß § 5, so hat die Rücksendung durch Vermittlung der die Zulassung aussprechenden Polizeibehörde zu geschehen.

c) Die durch § 14 Abs. 1 für die Führer von Kraftfahrzeugen vorgeschriebenen Zeugnisse können für die Führer außerdeutscher Kraftfahrzeuge durch entsprechende ausländische Zeugnisse ersetzt werden, sofern diese von einer deutschen Behörde mit einem Anerkennungsvermerk versehen sind.

(II) Als „deutsche Behörde", deren Anerkennungsvermerk nach Abs. 1 unter a und c die ausländischen Bescheinigungen und Zeugnisse tragen müssen, gilt der zuständige deutsche Konsul.[24)] Sind die Schriftstücke nicht in deutscher Sprache abgefaßt, so muß ihr Inhalt aus dem Anerkennungsvermerk ersichtlich sein.[25)]

(III)*) Die zuständige Landespolizeibehörde[26)] kann von dem im vorstehenden unter a geforderten Anerkennungsvermerk einer deutschen Behörde für die Bescheinigungen bestimmter Behörden des benachbarten Auslandes absehen lassen.[27)]

(IV)*) Den Eigentümern außerdeutscher Kraftfahrzeuge kann von der zuständigen Landespolizeibehörde[28)] auf Antrag gestattet werden, das deutsche Kennzeichen zu führen. Die betreffenden Kraftfahrzeuge sind in diesem Falle in polizeilicher Beziehung als deutsche anzusehen und unterliegen demgemäß den Vorschriften der §§ 4, 5, 7, 10. Die zuständige Landespolizeibehörde bezeichnet die Polizeibehörde, welche die Eintragung des Kraftfahrzeugs in die Liste zu bewirken und die Erkennungsnummer zuzuteilen hat.[29. 30)]

---

*) Abs. III fehlt in Braunschweig und Bremen, Abs. IV fehlt in Braunschweig.

— Früher § 14.*) —

Auf diesen § 24 beziehen sich die folgenden

Ministerialverfügungen.

A.

Allgemeine Verfügung des Finanzministers, betreffend die Erteilung der **Kennzeichen für außerdeutsche Kraftfahrzeuge.** (Abg. Ztrbl. 1906, Seite 1445.)

Der Finanzminister.
J.-Nr. III. 15954.

Berlin, den 28. September 1906.

(I) Die nach Maßgabe der vom Bundesrat in der Sitzung vom 3. Mai d. J., § 320 der Protokolle, genehmigten, in der Bundesratsdrucksache Nr. 66 Session 1906 enthaltenen und in der ersten Beilage der Nr. 124 des Deutschen Reichsanzeigers und Königlich Preußischen Staatsanzeigers vom 28. Mai d. J. veröffentlichten Grundzüge erlassenen Polizeiverordnungen, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, treten nach den bereits ergangenen und demnächst noch zu erwartenden Amtsblattbekanntmachungen am 1. Oktober d. J. in Kraft. Außer der in den §§ 24 und 25 der Grundzüge vorgesehenen Mitwirkung der Grenzzollämter und der Beamten der Grenzzollverwaltung ist eine Beteiligung der Behörden der Verwaltung der indirekten Steuern an der Durchführung der Polizeiverordnungen insofern in Aussicht genommen, als die Erteilung der länglichrunden Kennzeichen für außerdeutsche Kraftfahrzeuge auch bei den Hauptzoll- und Hauptsteuerämtern im Innern erfolgen darf, denen zu diesem Zwecke zugleich die Befugnis zur Erteilung von Erlaubnisscheinen der in Tarifstelle 8b des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni d. J. erwähnten Art beigelegt werden wird.

(II) Es werden allen Hauptzollämtern, den Hauptsteuerämtern für ausländische Gegenstände in Berlin und Cöln, den Hauptsteuerämtern I in Königsberg, Stettin, Breslau und Magdeburg sowie den Hauptsteuerämtern an anderen als den vorbezeichneten Orten die länglichrunden Kennzeichen, die Formulare für die Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens sowie die Formulare für die Nachweisung der eingegangenen außerdeutschen Kraftfahrzeuge in der erforderlichen Zahl durch das Hauptstempelmagazin rechtzeitig übermittelt werden.

(III) Den Hauptsteuerämtern im Innern wird die Befugnis zur Erledigung von Begleitscheinen I über Kraftfahrzeuge, soweit sie diese noch nicht besitzen, hierdurch beigelegt.

(IV) Die für preußische Rechnung zu erhebenden Gebühren sind in den Gebühren-Einnahmebüchern der Amtsstellen nachzuweisen.

(V) Für die vom Zollausland über Luxemburg zum vorübergehenden Aufenthalt in Deutschland gelangenden außerdeutschen Kraftfahrzeuge und für

*) Weitergehende Erleichterungen für ausländische Fahrzeuge, als § 24 sie gewährt, werden von den Interessenten vielfach gefordert (cf. 9. Kongreß d. ligue internat. des assoc. Tour., MW. 1907, 571).

die Kraftfahrzeuge im Besitze von Luxemburgern erfolgt die Verabfolgung der Kennzeichen bis auf weiteres bei den luxemburgischen Grenzzollämtern bezw. bei dem Hauptzollamt in Luxemburg.

Ew. Hochwohlgeboren ersuche ich, gefälligst mit tunlichster Beschleunigung die beteiligten Amtsstellen hiernach und nach Maßgabe der Erläuterungen zu § 24 der Grundzüge (Bundesratsdrucksache Nr. 66 S. 20) mit Anweisung zu versehen, auch für die alsbaldige Beschaffung der von den Amtsstellen mit den Kennzeichen auszugebenden Sonderabdrücke Sorge zu tragen.

B.

Allgemeine Verfügung des Preußischen Finanzministers, betreffend die Erteilung der Kennzeichen und Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge. (Abg. Ztrbl. 1906, Seite 1492.)

Der Finanzminister.
J.-Nr. III. 16439.

Berlin, den 18. Oktober 1906.

(I) Zu den vorstehenden Bundesratsvorschriften, dem Beschlusse vom 3. Mai d. J. — § 320 der Protokolle —, den Grundzügen und den Erläuterungen zu den Grundzügen, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, bemerke ich im Verfolge der Verfügung vom 28. v. Mts. III 15954 folgendes.

(II) Im Einverständnisse mit den Herren Ministern des Innern und der öffentlichen Arbeiten wird den in der erwähnten Verfügung genannten Hauptzoll- und Hauptsteuerämtern im Innern die Befugnis zur Erteilung der länglichrunden Kennzeichen für außerdeutsche Kraftfahrzeuge hierdurch beigelegt.

(III) Ferner wird im Einverständnisse mit dem Herrn Reichskanzler (Reichsschatzamt) diesen Hauptzoll- und Steuerämtern im Innern die Befugnis zur Erteilung von Erlaubniskarten der in Tarifstelle 8b des Reichsstempelgesetzes erwähnten Art sowie die Befugnis zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer einer nur für fünf Tage gelösten Erlaubniskarte nach Abs. 2 des § 111 der Ausführungsbestimmungen zum Reichsstempelgesetz hiermit erteilt.

(IV) Für die polizeiliche Zulassung und Kennzeichnung der zu vorübergehendem Aufenthalt in das Gebiet des Deutschen Reichs aus dem Auslande gelangenden außerdeutschen Kraftfahrzeuge und für die Zulassung der Führer solcher Fahrzeuge sind die Behörden der Verwaltung der indirekten Steuern nur zuständig, wenn die in § 24 Abs. 1 unter a und c der Grundzüge vorgesehenen Zeugnisse vorliegen.

(V) Die Prüfung dieser Zeugnisse hat nach Maßgabe der Erläuterungen zu § 24 der Grundzüge Ziffer 2 zugleich mit der Prüfung der Anmeldung zum Zwecke der Erteilung einer Erlaubniskarte (Steuerkarte) zu erfolgen. Ergeben sich dabei erhebliche, nicht alsbald zu beseitigende Bedenken, so ist die Zulassung abzulehnen.

(VI) Da die Worte „zu vorübergehendem Aufenthalt“ in § 24 der Grundzüge nicht gleichbedeutend sind mit den abgekürzten Aufenthaltsfristen der Tarifstelle 8b des Reichsstempelgesetzes, ist es zulässig, die länglichrunden Kennzeichen auch an solche außerdeutschen Kraftfahrzeuge auszugeben, die zu längerem als dreißigtägigem vorübergehenden Aufenthalt im Inlande eingehen und für die es demgemäß der Lösung einer Steuerkarte nach

Tarifstelle 8a bedarf. Zur Erteilung einer solchen Steuerkarte sind in den Fällen der vorliegenden Art auch diejenigen Hauptämter zuständig, denen die Befugnis dazu bisher nicht beigelegt ist.

(VII) Hinsichtlich der vom Zollauslande eingehenden Kraftfahrzeuge, deren Eigentümern gemäß § 24 Abs. 4 der Grundzüge gestattet worden ist, das deutsche Kennzeichen zu führen, erfolgt die Zulassung und Zuteilung des Kennzeichens seitens der Polizeibehörden, und die Tätigkeit der Zoll- und Steuerbehörden hat sich, abgesehen von der zollamtlichen Behandlung, darauf zu beschränken, die Erhebung oder Sicherstellung der Stempelabgabe zu bewirken.

(VIII) Die länglichrunden Kennzeichen sind vor ihrer Ausgabe in dem unterhalb der Nummer befindlichen weißen Felde mit einem Abdrucke des Schwarzstempels der ausgebenden Amtsstelle zu versehen. Die Befestigung des Kennzeichens an der Rückseite der Fahrzeuge kann außer mit Schrauben, Nieten und Nägeln auch mit Draht erfolgen.

(IX) Aus den Vorschriften des Reichsstempelgesetzes und der Ausführungsbestimmungen dazu, wonach die Erlaubniskarten mit Gültigkeit für fünf oder für dreißig Aufenthaltstage in der Regel auf einen Jahreszeitraum ausgestellt werden und die versteuerten Tage des inländischen Aufenthalts nicht unmittelbar aufeinander zu folgen brauchen, ist nicht zu folgern, daß bei den Ausgängen eines Kraftfahrzeuges vor Ablauf der Gültigkeitsfristen der Steuerkarte die Rückgabe des Kennzeichens unterbleiben kann.

(X) Nach Lage der Bestimmungen der Grundzüge ist vielmehr bei jedem Eingange vor der Ausgabe des Kennzeichens und der Bescheinigung über dessen Zuteilung eine Angabe über die voraussichtliche Dauer des Aufenthalts im Inlande bis zum nächsten Wiederaustritt und über die voraussichtliche Ausgangsstelle und bei jedem Ausgange die Ablieferung des Kennzeichens und der Bescheinigung zu fordern.

(XI) Erfolgt die Ausstellung einer neuen Erlaubniskarte gemäß der Absätze 2 und 3 des § 111 der Ausführungsbestimmungen zum Reichsstempelgesetze bei einem anderen Amt als dem, das das Kennzeichen ausgegeben hat, so ist dem letzteren hiervon Mitteilung zu machen.

(XII) Unterbleibt die Abgabe des Kennzeichens und geht es auch nicht innerhalb einer angemessenen Frist von einer anderen Behörde ein, so ist der Ortspolizeibehörde hiervon Mitteilung zu machen und ihr zu überlassen, welche Schritte zur Verhütung eines Mißbrauches des nicht zurückgelieferten Kennzeichens und zur Strafverfolgung des Besitzers des Kraftfahrzeuges zu tun sind.

(XIII) Hinsichtlich der zollamtlichen Behandlung der vom Zollausland eingehenden Kraftfahrzeuge verbleibt es bis auf weiteres bei den bestehenden Bestimmungen.

(XIV) Die vom Hauptstempelmagazin zu liefernden länglichrunden Kennzeichen für die außerdeutschen Kraftfahrzeuge (§ 24 b der Grundzüge) sind von den Amtsstellen buchmäßig als geldwerte Drucksachen zu behandeln und bei eintretendem Mehrbedarf wie diese zu verschreiben. In den Drucksachenbestandsregistern sind die Nummern der empfangenen und verausgabten Kennzeichen festzuhalten; bei Amtsstellen mit besonders starkem Eingange von Kraftfahrzeugen zum vorübergehenden Aufenthalt kann, statt dessen, auch eine besondere Nummerkontrolle geführt werden.

(XV) Den Eingangsstellen wieder zugegangene abgenommene Kennzeichen (§ 24 Abs. 1 Buchst. b der Grundzüge) sind im Bestandsregister wieder in Einnahme zu stellen. Sie können, wenn sie noch wohl erhalten sind, aufs neue verausgabt werden. Andernfalls sind sie vom Bezirkshauptamte dem Hauptstempelmagazin zur Auffrischung oder, wenn nicht mehr herstellbar, zur Aushändigung eines neuen Kennzeichens mit derselben Nummer zu übersenden. Das Hauptstempelmagazin ist angewiesen worden, die Wiederherstellung solcher alten Kennzeichen oder die Ausfertigung neuer bei dem Lieferanten zu Lasten des Etatsfonds unter Kapitel 7 Titel 4 bewirken zu lassen. Die unbrauchbar gewordenen Kennzeichen werden bei den Versteigerungen alter Dienstsachen durch das Hauptstempelmagazin mit veräußert werden.

(XVI) Bei der Wiederverausgabung bereits einmal oder mehrmals verwendeter Kennzeichen ist sowohl in der Nachweisung der eingegangenen außerdeutschen Kraftfahrzeuge (Muster B der Grundzüge) als auch in den Drucksachenbestandsregistern bei der Eintragung für die voraufgegangene Ausgabe des Kennzeichens die laufende Nummer für seine neue Verausgabung in der Bemerkungsspalte anzuführen.

(XVII) Die für das Etatsjahr zu führende Nachweisung Muster B ist mit dem 31. März zu beendigen. Sie ist erst dann förmlich abzuschließen, wenn die Rückkunft der zugeteilten Kennzeichen (Spalte 12) nachgewiesen ist, oder bei ihrem Ausbleiben der Grund dafür nach den darüber anzustellenden Ermittelungen in der Spalte Bemerkungen angegeben werden kann. Zu Kontrollezwecken ist in der Spalte 2 der Nachweisung auch die Stunde der Zuteilung des Kennzeichens und in der Spalte Bemerkungen der Betrag der für das Kennzeichen zu entrichtenden Gebühr anzugeben. Nach erfolgtem Abschlusse ist die Nachweisung zu den Akten der Amtsstelle zu nehmen.

(XVIII) Die für die Kennzeichen zu entrichtenden Gebühren sind vor deren Aushändigung zu erheben und in der mit den Worten „außerdeutschen Kraftfahrzeuge" zu überschreibenden Spalte 14 des Gebühreneinnahmebuchs der Amtsstellen zu verbuchen. Für Prüfungszwecke ist in der Spalte 2 ebenfalls noch die Tagesstunde der Zuteilung des Kennzeichens anzugeben. Spalte 5 ist mit dem Worte „Kraftwagen" oder „Kraftrad" und der Nummer des erteilten Kennzeichens, Spalte 6 mit dem Namen und der Angabe der Dienststellung des zuteilenden Beamten auszufüllen. Die erhobenen Gebühren sind bei Kap. 5 Tit. 18 des Etats (Verwaltungskostenbeiträge) als Einnahme für alleinige Rechnung Preußens nachzuweisen und können im Hauptmanual unter einem besonderen Abschnitte dieses Titels gebucht werden.

(XIX) Welcher Beamte bei dem Hauptamte oder der beauftragten Abfertigungsstelle desselben und bei den mit mehr als einem Beamten besetzten Unterstellen die Zuteilung des Kennzeichens zu übernehmen hat, bestimmt der Oberinspektor. In der Regel wird der Beamte damit zu beauftragen sein, der die Nachweisung der eingegangenen Kraftfahrzeuge (Muster B) zu führen hat. Der zuteilende Beamte hat gemäß Ziffer 2 der Erläuterungen zu den Grundzügen (S. 20 der Bundesrats-Drucksachen Nr. 66 f. 1906) auch die vorschriftsmäßige Anbringung des Kennzeichens zu überwachen. Ist der Zuteilungsbeamte durch seine sonstigen Dienstgeschäfte hieran behindert und muß die Überwachung der Anbringung durch einen anderen Beamten bewirkt werden, so ist die für das einzelne Kennzeichen nach Ziffer 3 Abs. 1 der Erläuterungen zu § 24 (S. 20) zu gewährende Vergütigung unter die beteiligten Beamten zu teilen.

(XX) In denjenigen Fällen, in denen die Anlegung des Kennzeichens an mit der Eisenbahn eingegangene und mittels Begleitzettels oder Begleitscheins weiter versandte außerdeutsche Kraftfahrzeuge erst bei einem Hauptamte im Innern erfolgt, sind für die Höhe der zu erhebenden Zuteilungsgebühr und der dem Beamten daraus zu zahlenden Vergütung die bei dieser Amtsstelle bestehenden Geschäftsstunden maßgebend.

(XXI) Die zu zahlenden Vergütungen sind bei Kap. 9 Tit. 8 des Etats unter einem besonderen Abschnitt der Entschädigungen für besondere Dienstleistungen in Ausgabe nachzuweisen. Da es sich hierbei nur um die Sätze von 50 *Pf.* und 1 *M* für das einzelne zugeteilte Kennzeichen handelt, so wird für die Zahlung und Verrechnung dieser Vergütungen versuchsweise und vorbehaltlich etwaiger von der Königlichen Ober-Rechnungskammer gewünschten Änderungen folgendes vereinfachte Verfahren nachgelassen:

(XXII) Die Haupt- und Unterämter werden ermächtigt, die den Beamten zu gewährenden Vergütungen sogleich nach der Erhebung der Gebühr und der Zuteilung des Kennzeichens auszuzahlen. Die Zahlungen erfolgen auf Grund einer für jeden Monat nach anliegendem Muster zunächst mit der Feder anzulegenden Zahlungsliste, in der der Empfang der Vergütung durch Namensbeischrift von dem Beamten zu bescheinigen ist. Bei den mit mehr als einem Beamten besetzten Unterstellen ist die Richtigkeit der Eintragung in der Liste vor jeder Zahlung von dem Amtsvorstande nach den Büchern zu prüfen. Bei den Hauptämtern kann die von den beiden Kassenbeamten zu bewirkende Prüfung, wenn der mit der Zuteilung beauftragte Beamte die Gebühren oder andere Einnahmen aus Heberegistern an die Kasse abzuführen hat, bis zur Feststellung der täglichen Einnahmeablieferung, auf die die gezahlten Vergütungen angerechnet werden können, ausgesetzt werden.

(XXIII) Die Zahlungslisten sind, auch bei den Unterstellen, am letzten Werktage jedes Monats in der Geldspalte aufzurechnen und abzuschließen.

(XXIV) Die Unterstellen haben den gezahlten Gesamtbetrag, nachdem die Richtigkeit der Eintragungen in der Liste nach den geführten Büchern von dem Bezirksoberkontrolleur bescheinigt worden ist, mit der Liste bei der nächsten Einnahmeablieferung in Belegen dem Hauptamte als bare Zahlung für seine Rechnung in Anrechnung zu bringen. Die Zahlungslisten dienen als Rechnungsbelege. Die bei dem Hauptamte geführten monatlichen Zahlungslisten sind zu diesem Zweck noch besonders von einem bei den Zahlungen nicht beteiligten Oberbeamten hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Vorbüchern, sowie beide Arten von Listen von einem Beamten des Hauptamts noch hinsichtlich ihrer rechnerischen Richtigkeit zu bescheinigen. Eines besonderen Zahlungsanweisungsvermerks des Oberinspektors für die bei dem Hauptamte erfolgenden Einzelzahlungen der Vergütungen bedarf es nicht.

(XXV) In der Rechnung ist für jede Amtsstelle in der Geldspalte nur der Gesamtbetrag der gezahlten Vergütungen, unter Aufführung der Monatsbeträge vor der Linie, anzusetzen. Sind für einen Monat keine Vergütungen gezahlt worden, so ist die angelegte Zahlungsliste bis zu dem Monat weiterzuführen, in dem solche Zahlungen erfolgen.

Ew. Hochwohlgeboren ersuche ich, die beteiligten Amtsstellen hiernach gefälligst mit Anweisung zu versehen.

C.

(Abg. Ztrbl. 1906, Seite 1522.)

Zahlungsliste über Vergütungen für die Zuteilung des Kennzeichens für zum vorübergehenden Aufenthalt eingehende außerdeutsche Kraftfahrzeuge im Monat Oktober 1906.

Zu der Verfügung vom 18. Oktober 1906 III 16439. — Zentr.-Bl. Seite 1492.

Laufende Nr.	Tag und Stunde der Ausgabe des Kennzeichens: Tag	Vormittags	Nachmittags	Name und Wohnort des Einbringers	Art des Kraftfahrzeugs	Nr. der Nachweisung Muster B	Nr. des erteilten Kennzeichens	An Zuteilungsgebühren sind erhoben *M*	An Zuteilungsgebühren lt. Gebühreneinnahme Buch-Nr.	Die zu zahlende Vergütung beträgt *M*	Pf.	Namensbeischrift der zuteilenden Beamten (mit Angabe der Dienststellung) als Bescheinigung über den Empfang der neben angegebenen Vergütung
1.	2	$7^1/_4$	—	N. z. N.	Kraftrad	1	601	5	2	—	50	N. Zolleinnehmer
										—	50	N. Grenzaufseher
2.	5	—	$5^1/_4$	N. z. N.	Kraftwagen	2	602	6	3	—	50	N. Zolleinnehmer
								Summe		12	—	

Die Übereinstimmung der Eintragungen mit denen der Nachweisung der eingegangenen außerdeutschen Kraftfahrzeuge (Muster B) und des Gebühreneinnahmebuchs bescheinigt hierdurch.

N., den 5. November 1906.

Der Bezirksoberkontrolleur.

N.

Steuerinspektor.

N., den 30. Oktbr. 1906.

Kgl. Nebenzollamt II.

....

(Unterschrift.)

Rechnerisch richtig.

M., den 15. Novbr. 1906.

N.

Zollsekretär.

D.

Verfügung des Preußischen Finanzministers vom 19. Dezember 1906. (Min.-Bl. der inneren Verwaltung 1907, 69.)

.... „Mit Beziehung auf die Verfügung vom 28. September cr. bestimme ich, daß die von den Zoll- und Steuerbehörden zu liefernden Sonderabdrucke der Polizeiverordnung von den Zolldirektivbehörden zu beschaffen und die entstehenden Kosten auf den ihnen zur Verfügung gestellten Fonds für Druckformulare usw. zu übernehmen sind“. ....

E.

Für **Bayern** vgl. die mit den preußischen VV. inhaltlich übereinstimmenden Bktm. vom 25. Juli 1907 zu § 24.

F.

Weiteres siehe im Anhang VIII.

1) **Gilt die Polizeiverordnung auch für auswärts Wohnende?**

§ 3 RStGB: „Die Strafgesetze des deutschen Reiches finden Anwendung auf alle im Gebiete desselben begangenen strafbaren Handlungen, auch wenn der Täter ein Ausländer ist."

Entsch. des KG. 3, 248:

> „Es kann keinem Bedenken unterliegen, daß das für die Herrschaft der Strafgesetze des Deutschen Reichs in § 3 StGB. ausdrücklich anerkannte Territorialitätsprinzip auch hinsichtlich des Landesstrafrechts und der Polizeiverordnungen maßgebend sein muß und daß daher eine an sich für einen bestimmten Bezirk gesetzmäßig erlassene PV. alle in diesem Bezirk zur Vollendung gelangten, den in der erlassenen PV. mit Strafe bedrohten Tatbestand erfüllenden Handlungen trifft, auch wenn der Täter selbst sich außerhalb des betreffenden Bezirkes aufhält und zur Ausführung seiner Handlung innerhalb jenes Bezirks sich eines Werkzeugs . . . bedient."

Ebenso Oppenhoff StGB. § 3a und 894 Anm. 36; Rosin PVR. (2) 59 Anm. 13. — Falsch Entsch. der Bonner StK., Ztschr. 1903, 7 und Cölner StK. eod. 1901, 165, 182, letztere aufgehoben durch KG.

2) **Ausnahmen vom Territorialitätsprinzip:**

a) Eine auswärtige deutsche Typenbescheinigung wird im Gebiet der V. anerkannt (§ 4 IV).

b) Ebenso auswärtige deutsche KZ., solange der Eigentümer seinen Wohnort nicht aus einem Bezirk mit andern Buchstaben oder andern römischen Ziffern in den Bezirk der V. verlegt (arg. §§ 5 III, 6, 24).

c) Das Prinzip der Zulassung und Kennzeichnung wird zugunsten ausländischer Fahrzeuge gemäß den Vorschriften dieses § 24 durchbrochen. Hierzu siehe die folgenden Anmerkungen.

3) **Vorübergehender Aufenthalt.** Für den dauernden Aufenthalt eines einem Ausländer gehörigen Fahrzeugs in Deutschland fehlt es merkwürdigerweise an einer Vorschrift (s. § 4 Anm. 4).

Wann ein Aufenthalt aufhört, ein vorübergehender zu sein, ist Tatfrage (frühere Vorschrift in Süddeutschland höchstens 1 Woche; früher Hessen: zum Kurgebrauch oder höchstens 30 Tage). RStG. Tarifst. 8b ist nicht maßgebend (cf. obige Min.-V. vom 18. Oktober 1906 Abs. VI).

4) Für vorübergehenden Aufenthalt z. B. eines in Preußen registrierten Fahrzeugs in Sachsen oder dergl. gibt es keine besonderen Bestimmungen. Bei dauernder Domizilverlegung innerhalb des deutschen Reichs findet § 5 Abs. 3 Anwendung.

5) **Außerdeutsch** ist das Kraftfahrzeug, wenn es in Deutschland nicht registriert ist, auch wenn sein Eigentümer in Deutschland Wohnsitz oder Staatsangehörigkeit besitzt.

6) Die besonderen Bestimmungen gelten für den **Führer** eines solchen außerdeutschen durchfahrenden Fahrzeugs auch dann, wenn er ein Deutscher ist (s. unten c); umgekehrt untersteht ein in Deutschland fahrender ausländischer Führer den inländischen Bestimmungen (insbesondere § 14), auch wenn er ein nur durchfahrendes außerdeutsches Fahrzeug lenkt.

7) Fraglich kann sein, ob die unter a genannte Bescheinigung auch erteilt werden kann, *wenn an dem betreffenden Ort überhaupt keine speziellen Polizeivorschriften über die Beschaffenheit der Kraftfahrzeuge bestehen.* Die Frage wird zu bejahen sein; nach dem Wortlaut genügt es, wenn das Fahrzeug den an dem betreffenden Ort gültigen allgemeinen polizeilichen Bestimmungen nicht widerspricht, auch wenn besondere Vorschriften für Kraftfahrzeuge dort nicht bestehen (anders für den früheren § 14 die 1. Aufl. S. 97; anders auch zum Teil die ausländischen VV., s. u. 30). — Bescheinigung ist beim Fahren mitzuführen; KG. 19. Februar 1906 (AW. 1906 Nr. 14).

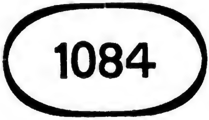
8) Die Angaben dieser *ausländischen Bescheinigung* entsprechen denen des § 4; nur Nr 3, Bestimmung des Fahrzeugs, fehlt. S. die Noten zu § 4.

9) Der Anerkennungsvermerk bezieht sich nur auf die Echtheit der Urkunde. S. Abs. 2 und 3.

10) Neben dem unter b geforderten KZ. darf weder ein deutsches noch ein ausländisches KZ. geführt werden (s. § 12 und unten Satz 3).

11) Die §§ 6, 8, 9, 11, 12 bleiben unberührt, ebenso § 26. Die Polizei kann das Fahrzeug auch während des vorübergehenden Aufenthalts und trotz der Bescheinigung der Heimatsbehörde nach § 26 auf seine Betriebssicherheit prüfen. Stellt sich dann die Betriebsunsicherheit heraus, so kann das Fahrzeug ausgeschlossen werden. Auch kann der Eigentümer (Besitzer) und gemäß § 15 der Führer zur Verantwortung gezogen werden, wenn das Fahrzeug entgegen der beigebrachten Bescheinigung sich nicht in dem durch das Heimatsrecht vorgeschriebenen Zustand befindet.

12) Muster 6.



Muster 7.

Auf Leinwandpapier. (Vorderseite.)

Name, Stand und Wohnort des Eigentümers.	
Die Firma, welche das Fahrzeug hergestellt hat.	
Die Bestimmung des Fahrzeugs.	
Die Betriebsart.	
Die Anzahl der Pferdekräfte.	
Das Eigengewicht des Fahrzeugs.	
Das Höchstgewicht der Ladung. (Nur bei Lastkraftwagen.)	

(Rückseite.)

Das umseitig beschriebene Kraftfahrzeug ist hier eingegangen und unter der Erkennungsnummer

[redacted]

eingetragen worden.

......................., den ten .... 190 ..

(L. S.)

Liste Nr. ......

Hierzu vgl. obige Min.-V. vom 18. Oktober 1906 VIII (Stempelung, Befestigung) und XIV ff. (Etat).

13) Besondere Anordnungen: Für ausländische Fahrzeuge sind die Nummern 1 bis 9999 ohne römische Ziffern und Buchstaben auf die Grenzbundesstaaten verteilt worden und zwar Preußen 1 bis 5000, Bayern 5001 bis 6500, Sachsen 6501 bis 7500, Württemberg 7501 bis 7600, Baden 7601 bis 8000, Mecklenburg-Schwerin 8001 bis 8100, Oldenburg 8101 bis 8200, Lübeck 8201 bis 8300, Bremen 8301 bis 8500, Hamburg 8501 bis 8800, Elsaß-Lothringen 8801 bis 9999 (Vollmer Anm. 1).

Innerhalb **Bayerns** ist die Verteilung der Nummern bei der Königl. Pol.-Dir. München zu erfragen (Bktm. vom 25. Juli 1907).

14) **Grenzzollamt** siehe **Vereinszollgesetz** vom 1. Juli 1869.

§ 16.

Die Landesgrenzen gegen das Vereinsausland bilden die Zollgrenze oder Zollinie. Es können indes einzelne Teile eines Vereinsstaates, wenn die Verhältnisse es erfordern, von der Zollinie ausgeschlossen bleiben . . . .

Wo das Vereinsgebiet durch das Meer begrenzt wird, bildet die jedesmalige, den Wasserspiegel begrenzende Linie des Landes die Zollinie. Das gleiche gilt, wo das Vereinsgebiet an andere Gewässer grenzt, sofern deren Stand von Ebbe und Flut abhängig ist.

Der zunächst innerhalb der Zollinie belegene Raum, dessen Breite nach der Örtlichkeit bestimmt wird, bildet den Grenzbezirk, welcher von den übrigen Vereinsgebieten durch die besonders zu bezeichnende Binnenlinie getrennt ist.

§ 19.

Die Aufsicht auf den Warenein- und -ausgang wird längs der Zollgrenze und im Grenzbezirke durch eine uniformierte und bewaffnete Grenzwache geübt, die zum Gebrauche ihrer Waffen nach den darüber bestehenden besonderen Bestimmungen befugt ist.

(Vgl. Preuß. Gesetz vom 28. Juni 1834 über den Waffengebrauch der Grenzaufsichtsbeamten.)

Die Zollstraßen werden durch Zolltafeln mit den Landesfarben bezeichnet (vgl. Havenstein Zollgesetzgebung § 17).

§ 128.

Jede Erhebungs- oder Abfertigungsstelle im Grenzbezirke soll durch ein Schild mit einer Inschrift bezeichnet werden, aus welcher hervorgeht, welche Behörde daselbst ihren Sitz hat. Die Zollämter sind entweder Hauptzollämter oder Nebenzollämter erster oder zweiter Klasse . . .

§ 131.

Im Innern des Vereinsgebietes bestehen zur Erhebung der Eingangs- und Ausgangszölle Hauptzoll- oder Hauptsteuerämter und Zoll- oder Steuerämter . . . . .

Amtl. Erl.:

1. Zur Erlangung des KZ. sind die in das Reichsgebiet eingehenden Kraftfahrzeuge dem nächsten Grenzzollamte vorzuführen.

Vor Zuteilung des Auslands-KZ. darf mit dem Kraftfahrzeuge nur die von der Landesgrenze zur Zuteilungsstelle führende Zollstraße benutzt werden.

[Schleswig-Holstein: Für Grenzstrecken, auf denen die Reichsgrenze nicht mit der Zollgrenze zusammenfällt (z. B. Luxemburg), werden die zur Erteilung der KZ. befugten Amtsstellen von der Landespolizeibehörde bestimmt.]

2. Das Grenzzollamt prüft die in § 24 der Verordnung unter a und c bezeichneten Bescheinigungen und Zeugnisse auf ihre Gültigkeit sowie dahin, ob sie sich auf das vorgeführte Fahrzeug und seinen Führer beziehen. Findet sich nichts zu erinnern, so gibt das Grenzzollamt das KZ. zugleich mit der Bescheinigung über die Erteilung und einem Abdrucke der Polizeiverordnung aus und überwacht die vorschriftsmäßige Anbringung des KZ.

Auch die Hauptzoll- und Hauptsteuerämter im Innern sind zuständig (vgl. oben abgedr. Min.-VV.). Prüfung der Zeugnisse: vgl. obige Min.-V. vom 18. Oktober 1906 Abs. V.

15) Das KZ. wird hier nicht bloß zugeteilt, sondern ausgegeben (vgl. § 5).

Über die **Versteuerung** vgl. Reichsstempelgesetz §§ 53 II, 54 II, 57 II, 58 II, 60 Satz 3, Tarif Nr. 8b., Ausf.-Best. § 103 II, 109 bis 111, 113 II Satz 2, 114 I Satz 2 (Anhang).

16) Erzwingung der Ablieferung des KZ. durch unmittelbaren Zwang, insbesondere Verhinderung des Weiterfahrens

(Prß. LVG. § 132). Der mittelbare Zwang durch Zwangsstrafen ist nach der Praxis unzulässig, da die Unterlassung bereits durch § 28 GZ. unter Strafdrohung geboten ist (Rosin 16 ff., 109 ff., 114, 116 f. und die dort zitierte Entsch., Oppenhoff 894 f. Anm. 35. Anders: Isaac Zwangsstrafrecht, Ztschr. für die gesamte Strafrechtswissenschaft 21, 642, Hofacker Verw.-Archiv 14, 467 ff. Vgl. Berl. Str.-O. § 133 II, Belgien General-Reglement vom 4. August 1899 art. 31 II).

17) Das vordere KZ. fällt fort.

18) Sichtbare Stelle: siehe § 7, Anm. 6.

19) Anbringung durch Schrauben, Nieten oder Nägel (§ 5 Absatz 3) ist nicht vorgeschrieben.

20) Dunkelheit und Nebel siehe § 3 Anm. 5. Durchscheinende Beleuchtung (§ 10) ist nicht vorgeschrieben.

21) **Gebühr** neben der Steuer.

Amtl. Erl.:

Die Gebühr fließt dem Bundesstaate zu, in dessen Gebiet das KZ. erteilt ist. Sie dient zur Deckung der sämtlichen den Bundesstaaten durch die Kennzeichnung der außerdeutschen Kraftfahrzeuge erwachsenden Kosten.

Vgl. die oben abgedr. Min.-VV. vom 28. September 1906 IV, 18. Oktober 1906 XVIII ff.

22) **Amtl. Erl.:**

Über die Ausgabe und den Rückempfang der KZ. führen die Grenzzollämter ein Buch nach beifolgendem Muster.

Bezeichnung der Amtsstelle: ....

Nachweisung
der eingegangenen außerdeutschen Kraftfahrzeuge.

Laufende Nr.	Tag der Ausgabe des Kennzeichens	Name, Stand und Wohnort des Einbringers	Firma, die das Fahrzeug hergestellt hat	Art u. Bestimmung des Fahrzeugs	Betriebsart	Zahl der Pferdekräfte	Eigengewicht des Fahrzeugs	Höchstgewicht der Ladung (nur bei Lastkraftwagen)	Nummer des erteilten Kennzeichens	Voraussichtliche Dauer des Aufenthalts im Inland und voraussichtliche Ausgangsstelle	Tag der Rückkunft des Kennzeichens	Ausgangsamt	Seite und Nummer des Gebührenbuchs	Bemerkungen.

Über Rückgabe der KZ. vgl. oben Min.-V. vom 18. Oktober 1906 IX—XII.

23) Dauernder Verbleib im Inland siehe oben Anm. 3.

24) Konsul, nicht Gesandte (vgl. Reichsgesetz vom 1. Mai 1878 § 2, CPO. § 438, Jastrow Not.-Recht (13) 243, Anm. 29). Für Luxemburg ist die Kaiserliche Gesandtschaft vom Reichskanzler ermächtigt (V. vom 10. Dezember 1906 Abg. Ztr.-Bl. 1907, 8. Vgl. Anhang VIII k).

25) Die Übersetzungspflicht ist neu (siehe erste Auflage S. 98).

26) Landespolizeibehörde siehe zur Überschrift vor § 1 Anm. 1 II C.

27) Zu Abs. 3. Vgl. Sächsische Verordnung vom 3. April 1901 § 3 für die Behörden Österreich-Ungarns, Vollmer 26.

28) Zuständig ist für Abs. 4 die Landespolizeibehörde des betreffenden Grenzbezirks.

29) Wie Vollmer richtig hervorhebt, bezweckt Abs. 4 Satz 1 eine Erleichterung, da die Beschaffung etwa fehlender ausländischer Bescheinigungen zeitraubender sein kann, als die Vornahme einer Prüfung nach § 4. Aber **höhere Steuer!**

Amtl. Erl.:

Das deutsche KZ. darf nur zugeteilt werden, wenn eine ordnungsmäßig nach Tarifnummer 8a des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906 versteuerte Erlaubniskarte (Inlandskarte) vorgelegt worden ist.

Im übrigen vgl. zu Abs. 4 obige Min.-V. vom 18. Oktober 1906 VII.

30) ***Ausland.***

a) Italien. Auswärtige Fahrzeuge müssen die im Heimatsland vorgeschriebenen Dokumente vorweisen. Zollamt bescheinigt die Vorweisung und notiert auf besonderem Register die Generalia des Führers und des Fahrzeugs, wodurch für die bescheinigte Dauer freies Verkehrsrecht erworben wird.

b) Österreich. Kraftfahrzeuge der aus dem Ausland kommenden Reisenden sind von Prüfungen und Genehmigungen befreit, wenn das Fahrzeug in einem andern Staat, welcher ähnliche Vorschriften über die Prüfung der Kraftfahrzeuge besitzt und Reziprozität übt, behördlich geprüft und zum Verkehr zuge-

lassen wurde, und die Benutzung des Fahrzeugs im Inland nicht länger als 3 Monate dauert.

(Nach einer der V. beigefügten Zusammenstellung wird Reziprozität geübt in Bayern, Sachsen, Italien. Bezüglich Sachsens vgl. jedoch Vollmer § 24 Anm. 3.)

Dasselbe gilt bezüglich der Lenker der aus dem Ausland kommenden Fahrzeuge.

Für Kraftfahrzeuge von Reisenden, welche über die Zollgrenze kommen, werden die Erkennungszeichen von dem K. K. Grenzzollamt des Eintrittsortes ausgefolgt (Erkennungsbuchstabe des betreffenden Verwaltungsgebiets, Evidenznummer und ein rotes Z). Register hierüber bei den Grenzzollämtern. Die Nummerntafeln können auch aus entsprechend starkem Papier hergestellt werden und werden von den Zollämtern über Begehren ausgefolgt. Andere Erkennungszeichen am Fahrzeug sind unkenntlich zu machen. Das Grenz-Erkennungszeichen gilt nur für 3 Monate.

Ausländischen Kraftfahrzeugbesitzern, welche mit ihrem Fahrzeug häufig in das Inland kommen, können ständige Erkennungszeichen ausgefolgt werden.

c) Vereinigte Staaten. Auswärtige sind meist von der Verordnung befreit, wenn sie den Vorschriften des Heimatsstaates über die Registrierung entsprechen und eine Registrierungsnummer und den Buchstaben des Staates tragen. Die Befreiung gilt meist nur auf bestimmte Zeit, so im Distrikt Kolumbia 60 Tage, in Florida 30 Tage, in Delaware sogar nur 48 Stunden. Vgl. auch New Jersey IV, 16.

§ 25.

(Fehlt in Waldeck.)

Im Zollgrenzbezirke[1)] haben die Beamten der Grenzzollverwaltung[2)] hinsichtlich der Kraftfahrzeuge die gleichen Befugnisse[3)] wie die Polizeibeamten.

— Neue Vorschrift. —

1) Zollgrenzbezirk s. § 24 Anm. 14.

2) Grenzzollbeamte s. ebenda.

3) Befugnisse der Polizeibeamten: s. §§ 5 I, 8, 14, 16 II, 20, 21, 23, 26.

F. Untersagung des Betriebs.

§ 26.*)

(In Waldeck § 24.)

(I)[1)] Die Polizeibehörde[2)] kann jederzeit[3)] auf Kosten[4)] des Eigentümers[5)] eine Untersuchung[6. 7)] darüber anstellen, ob ein Kraftfahrzeug den nach Maßgabe dieser Verordnung zu stellenden Anforderungen[8)] entspricht.[9)]

(II) Kraftfahrzeuge, welche diesen Anforderungen nicht genügen, können durch die Polizeibehörde[12)] vom Befahren der öffentlichen Wege und Plätze ausgeschlossen werden.[10. 11. 13–20)]

— Früher §§ 16, 17. —

1) Die Rechtwirksamkeit dieser Bestimmung beruht auf § 6 PVG. (s. zur Überschrift vor § 1 Anm. 1 I). Vgl. jedoch unten Anm. 14.

2) Welche Polizeibehörde ist zuständig? Nach dem Wortlaut nicht bloß die Zuteilungsstelle, d. h. die für den Wohnort des Eigentümers zuständige Polizeibehörde (§ 4, so ausdrücklich früher Brandenburg, Schlesien, Posen, Braunschweig), sondern auch diejenige, in deren Bezirk sich das Fahrzeug gerade aufhält (Preuß. PVG. §§ 1 III, 6; Preuß. Zuständigkeitsgesetz § 55; StPO. §§ 161, 102; Berl. Straßen-O. § 132; vgl. OVG. 32, 344; 11, 365; 40, 217 f. Vollmer Anm. 2).

3) Der frühere Zusatz: „sofern es nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen erforderlich ist“ wird auch jetzt anzuwenden sein (z. B. wegen langen Zeitablaufs seit der ersten Prüfung, wegen vorgekommener Unfälle und dergl.). Hält der Eigentümer die wiederholte Prüfung für nicht erforderlich und belästigend, so kann er den Beschwerdeweg beschreiten (nicht Klage, s. § 5 Anm. 4).

4) Kosten s. § 4 Anm. 16 S. 105.

*) Die Überschrift „§ 26“ fehlt infolge eines Druckfehlers in der V. von Sigmaringen.

5) Die Pflicht zur Duldung der Untersuchung hat der Eigentümer. Vgl. Berl. Omnibus-V. § 46. Ist zur Erhaltung der Sicherheit auf den öffentlichen Wegen oder wegen Verdachts strafbarer Betriebsunsicherheit eine sofortige Prüfung nötig, so muß der jeweilige Inhaber oder Führer des Fahrzeugs sie dulden.

6) Wo ist zu untersuchen?

Amtl. Erläuterung:

Die Untersuchung der Fahrzeuge (vgl. auch § 4) hat am Sitze der Polizeibehörde zu erfolgen.

Diese Ansicht der Amtl. Erl. kann nicht gebilligt werden. Die Vorführung wird nur an dem Orte, und innerhalb eines Ortes nur an der Stelle verlangt werden können, wo das Fahrzeug sich gerade befindet, außer wenn an dieser Stelle (z. B. Hof eines Hauses) eine Prüfung nicht angängig ist. Eine Verpflichtung des Eigentümers, das Fahrzeug nach einer andern Stelle zu schaffen, dürfte aus § 6 PVG. nicht herzuleiten sein; besondere Anstalten aufzuwenden, um der Behörde die Kontrolle einer einmal zugelassenen Einrichtung zu ermöglichen, kann dem Publikum nur durch besonderes Gesetz auferlegt werden (z. B. Chausseegesetz 1887 § 7 s. o. § 3 Anm. 8e E.). Das Gesetz vom 8. Juli 1905 schreibt nur vor, daß den Kraftfahrzeugbesitzern die Verpflichtung auferlegt werden kann, die zur Prüfung nötigen Arbeitskräfte und Vorrichtungen „bereit zu stellen“ (s. § 4 Anm. 16).

7) Die Ausschließung des Fahrzeugs wegen Nichtvorführung (früher § 17 II) ist nicht mehr zulässig. Die Duldung der polizeilichen Untersuchung kann jetzt durch unmittelbaren polizeilichen Zwang erzwungen werden, nicht aber (nach der herrschenden Praxis) mittelbar durch Zwangsstrafen, da § 28 bereits eine Strafandrohung enthält (s. § 24 Anm. 16).

8) Anforderungen: insbesondere der §§ 1—3, 5—10, 12, 13, 23, 24.

9) Berl. **Omnibus**verordnung § 46:

„Unternehmer, Kondukteure und Kutscher haben den auf den Omnibusbetrieb bezüglichen, in Gemäßheit dieser Verordnung an sie ergehenden Vorladungen und Weisungen des Kommissarius für das öffentliche Fuhrwesen unbedingte Folge zu leisten. Insbesondere sind die Unternehmer verpflichtet, ihr

Betriebsmaterial behufs der vorzunehmenden Revisionen dem Kommissarius für das öffentliche Fuhrwesen zu dem von demselben anzuberaumenden Termine pünktlich vorzustellen." (Droschkenordnung § 25. Zulässig auf Grund Gewerbeordnung § 37. Dampfwagen vgl. oben § 4 Anm. 14.)

Bayr. Bktm. vom 25. Juli 1907:

„Bei Kraftwagen, die im öffentlichen Fuhrverkehre Verwendung finden (Droschken, Omnibusse usw.), bietet eine einmalige Prüfung vor der Ingebrauchnahme nicht genügende Gewähr für diejenige Verkehrssicherheit, die auf die Dauer verlangt werden muß. Wiederkehrende Untersuchungen sind deshalb namentlich bei diesen Fahrzeugen geboten."

10) Die Ausschließung des untauglichen Fahrzeugs ist nicht zu verwechseln mit der Ausschließung des untauglichen Führers (§ 27). Einige Staaten (z. B. Großbritannien) kennen nur die letztere. Die Abschnittsüberschrift paßt eigentlich nur zu § 26.

11) **Voraussetzung der Ausschließung:**

a) Das Fahrzeug muß bereits zugelassen sein; ein noch nicht zugelassenes Fahrzeug ist auch ohne Ausspruch der Behörde (ipso iure) ausgeschlossen (§§ 5 ff.).

b) Das Fahrzeug ist entweder zu Unrecht zugelassen, hat also den Bestimmungen von vornherein nicht genügt, oder es ist mit Recht zugelassen worden, genügt aber infolge nachträglicher Ereignisse nicht mehr.

Ein Fahrzeug ohne Kennzeichen ist schon von Rechts wegen verboten, eine Ausschließung kann jedoch in Frage kommen, wenn das Zeichen zwar angebracht, aber nicht vorschriftsmäßig ist.

12) Über die zuständige Polizeibehörde s. o. Anm. 2. Rechtsmittel § 5 Anm. 4.

13) Die Verwendung eines nicht ordnungsmäßigen Fahrzeugs kann mehrere Folgen gleichzeitig haben:

a) Zivilrechtliche Schadensersatzpflicht (BGB. § 823 II).

b) Bestrafung.

c) Ausschließung.

Insbesondere können Bestrafung und Ausschließung konkurrieren, da letztere keine Bestrafung darstellt (s. u).

14) **Wesen und gesetzliche Zulässigkeit der Ausschließung.** (vgl. Isaac AW. 1904 Nr. 39, 1096).

Die Ausschließung ist keine Strafe und darf keine sein. Denn Strafart und Strafmaß für die Übertretung dieser Verordnung sind bindend festgesetzt durch EGStGB. § 6, StGB. § 366 Nr. 10, LVG. § 137 [Geldstrafe bis zu 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen]. Andere Strafen dürfen nicht verhängt werden (vgl. Rosin 177, 179, Lindemann 47).

Die Ausschließung ist daher nur eine polizeiliche Schutzmaßregel und findet ihre gesetzliche Grundlage in Preußen in den §§ 10 II 17 ALR. und 6 PVG.

Die Ausschließung darf weder auf eine bestimmte Kalenderzeit, noch dauernd verhängt werden. (Die entgegenstehende Bestimmung des früheren § 17 ist jetzt beseitigt; vgl. dagegen § 27). Wenn das Fahrzeug so beschaffen ist, daß ein vorschriftsmäßiger Zustand sich überhaupt nicht mehr herstellen läßt, so wird die Ausschließung allerdings tatsächlich eine dauernde werden. Die Ausschließung aber von vornherein als eine dauernde zu verhängen, ist nicht nur überflüssig, sondern auch unzulässig, weil dem Eigentümer die Möglichkeit der Neuzulassung bleiben muß. Ebenso ist die Ausschließung auf bestimmte Zeit nicht nur unzweckmäßig, weil ja bei Ablauf der Zeit der vorschriftswidrige Zustand bestehen kann, sondern auch unzulässig, weil der vorschriftsmäßige Zustand vor Ablauf der Zeit bereits hergestellt werden kann.

Die Polizeiverfügung darf daher nur so ergehen, daß das Fahrzeug bis zu dem (unbestimmten) Zeitpunkt ausgeschlossen wird, in welchem die Ursachen der Ausschließung beseitigt sind und dies durch eine neue Prüfung festgestellt worden ist. Diese richtige Auffassung findet sich bereits in der Berl. OmnibusV. (§ 14); anders DroschkenO. § 30). Sobald die Ausschließung über jenen Zeitpunkt hinaus verhängt wird, dient sie nicht mehr allein den Interessen der Verkehrssicherheit und verwandelt sich in eine (gesetzwidrige) Strafe (vgl. auch über unvorschriftsmäßige Bauten, OVG 1, 326; 6, 290, 318; 11, 381; 13, 400).

15) Zweckmäßigerweise wird die Polizeibehörde die **Bescheinigung** (§ 5 II) sich aushändigen lassen.

Amtl. Erl.:

Die Polizeibehörde hat dafür zu sorgen, daß unrichtige Kennzeichen und Bescheinigungen nicht weiter geführt werden.

Ein Zwangsmittel dazu steht der Behörde jedoch nicht zur Verfügung, da die gesetzlichen Voraussetzungen der Einziehung (StGB. § 46) nicht vorliegen.

Auch ein Vermerk in der Liste (Muster 1 S. 113) empfiehlt sich.

16) Die **Folge** der rechtmäßigen Ausschließung sollte sein, daß das Fahrzeug einem nicht zugelassenen gleichsteht und daß das Fahren mit einem ausgeschlossenen Fahrzeug den Eigentümer, Besitzer und Führer strafbar macht. Dies ist jedoch nicht ausdrücklich ausgesprochen. § 28 bedroht mit Strafe nur die Zuwiderhandlungen gegen „die vorstehenden Bestimmungen", nicht aber diejenigen gegen die auf Grund der V. ergangenen Polizeiverfügungen (anders RadfGZ. § 15 und die frühere berichtigte PV. von Brandenburg vom 22. September 1905 ABl. 326). Näheres s. § 27 Anm. I E. Meist wird jedoch Strafbarkeit wegen Fahrens mit einem unvorschriftsmäßigen Fahrzeug vorliegen (§§ 2ff., 15, 28). Ev. helfen polizeiliche Strafandrohungen nach dem LVG. (preuß.).

17) Berl. Omnibus-V. § 14, Droschken-O. § 30, Torwagen-V. § 13 bleiben bestehen.

18) Ausschließung wegen Nicht-Erneuerung der **Steuerkarte**, s. § 59 RStG. (Anhang VIII).

19) ***Ausland.***

A. Portugal schreibt vor, daß eine neue Prüfung stattfinden muß:

a) 4 Jahre nach der ersten Prüfung.

b) Nach jeder erheblichen Reparatur und Änderung des Fahrzeugs.

B. Italien. Fahrzeuge im öffentlichen Fuhrbetrieb werden auf Antrag des Eigentümers alljährlich, sowie nach einer erheblichen Reparatur neu geprüft.

C. Großbritannien: Löschung des Fahrzeugs (cancellation) im register of motor cars, wenn das Fahrzeug zerstört, abgebrochen oder dauernd aus dem Lande entfernt ist, oder bei einer anderen Behörde registriert wird, oder wenn der Eigentümer es beantragt (Order 1903 art. VI).

D. Portugal kennt Suspension oder Revokation der Fahrzeug-Lizenz, wenn der Eigentümer innerhalb eines Jahres wegen drei oder mehr Übertretungen mit zusammen mehr als 10000 Reis

(ca. 45 Mark) bestraft worden ist (vgl. Spanien art. 19). S. u. § 27 Anm. II 3.

E. Vereinigte Staaten verbieten den Ausschluß von Kraftfahrzeugen, die die gesetzlichen Bestimmungen einmal erfüllt haben, ausdrücklich. Jedoch kann in New Jersey der commissioner of motor vehicles jede Registrierung widerrufen wegen Übertretung gesetzlicher Vorschriften oder aus anderen vernünftigen Gründen nach vorheriger schriftlicher Ankündigung. Eine neue Registrierung innerhalb eines Jahres ist nichtig, außer wenn sie auf persönliche Anordnung des commissioner geschieht.

20) **Anhang zu § 26: Beschlagnahme des Kraftfahrzeugs.**

A. Die Beschlagnahme eines Kraftfahrzeugs zum Zwecke der Strafverfolgung ist reichsgesetzlich in StPO. § 94 angeordnet. Danach sind in Verwahrung zu nehmen oder in anderer Weise sicherzustellen und ev., wenn sie nicht freiwillig herausgegeben werden, mit Beschlag zu belegen:

a) Gegenstände, welche als Beweismittel für die Untersuchung von Bedeutung sein können;

b) Gegenstände, die der Einziehung unterliegen, d. h. die durch ein vorsätzliches Verbrechen oder Vergehen hervorgebracht oder zur Begehung eines vorsätzlichen Verbrechens oder Vergehens gebraucht oder bestimmt sind, sofern sie dem Täter oder einem Teilnehmer gehören (StGB. § 40).

Eine solche Beschlagnahme wird sehr selten vorkommen, da das Kraftfahrzeug selbst als Beweismittel kaum in Betracht kommen wird (Fall a) und der Fall der Einziehung (b) nur vorliegt, wenn mit dem Kraftfahrzeug ein vorsätzliches Verbrechen oder Vergehen (z. B. vorsätzliche Tötung, Körperverletzung, Sachbeschädigung) begangen ist, also nicht bei fahrlässigen Vergehen und erst recht nicht bei Übertretung einer Polizeiverordnung.

Die Beschlagnahme kann nur vom Richter, bei Gefahr im Verzuge auch vom Staatsanwalt und seinen Hilfspolizeibeamten angeordnet werden (StPO. § 98).

B. Nicht zu verwechseln mit der Beschlagnahme zum Zweck der Strafverfolgung sind präventive polizeiliche Sicherheitsmaßregeln, welche nach Landesrecht (LVG. § 132) zulässig sind, also der unmittelbare Zwang durch Festhalten des Kraftfahrzeugs und dergl., wenn eine polizeiliche

Anordnung nicht anders ausführbar ist, z. B. zur Verhinderung des Fahrens mit einem betriebsunsicheren oder nicht zugelassenen Fahrzeug oder auf einem verbotenen Wege oder mit übertriebener Geschwindigkeit usw. — Ferner die Privatpfändung auf Grund der §§ 413—457 I 14 ALR. Art. 89 EG. BGB. (Daude FeldpolG. 125).

C. Verhaftung und vorläufige Festnahme des Führers: s. § 16 Anm. 12.

D. *In den Vereinigten Staaten kennt man die Zurückhaltung des Kraftfahrzeugs zur Sicherheit für die Bezahlung einer verhängten Geldstrafe. Ähnlich Monako (Ztschr. 1902, 35).*

§ 27.

(In Waldeck § 25.)

Ungeeigneten Personen, insbesondere solchen, welche die den Führern von Kraftfahrzeugen obliegenden Verpflichtungen verletzt haben, kann das Führen von Kraftfahrzeugen dauernd oder für bestimmte Zeit polizeilich untersagt werden. Sie haben alsdann das ausgestellte Zeugnis (§ 14 Abs. 1) der Polizeibehörde abzuliefern. Handelt es sich um ausländische Zeugnisse (§ 24 Abs. 1 unter c), so ist die Polizeibehörde befugt, den Anerkennungsvermerk zu löschen.

— Früher § 22. —

Bayr. Bktm. vom 25. Juli 1907:

„Diese Bestimmung über die Untersagung des Führens von Kraftfahrzeugen durch ungeeignete Personen ist mit aller Sorgfalt und Strenge zu vollziehen, da die Zuverlässigkeit und Befähigung der Führer von der allergrößten Bedeutung für die Sicherheit des Verkehrs ist."

I.

Der § 27 ist für rechtsungültig zu erachten (vgl. Isaac AW. 1904, 1111 f. 1905, 1209, 1224).

§ 37 GewO. überläßt die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs, also das Straßenverkehrsgewerbe, dem diskretio-

nären Ermessen der Polizeibehörde (Rohrscheidt, Gew.O. Anm. zu § 37). Dem Fahrverbot gegenüber Führern von Kraftdroschken und Kraftomnibussen stünden somit keine Bedenken entgegen. Anders verhält es sich mit dem Verkehr von Privatfuhrwerken, auf die der § 27 sich allein bezieht (vgl. § 1 II). Die Privatkraftfahrzeuge können nur innerhalb der Grenzen der Gew.-O. und (für Preußen) der §§ 6, 12 PVG. Gegenstand von Polizeiverordnungen werden.

A. Der § 27 verstößt nun zunächst **gegen § 143 Gew.-O.,** wonach die Berechtigung zum Gewerbebetrieb, abgesehen von den in den Reichsgesetzen vorgesehenen Fällen ihrer Entziehung, weder durch richterliche noch durch administrative Entscheidung entzogen werden kann. Eine solche reichsgesetzliche Ausnahme ist nur für das öffentliche Transportgewerbe vorgesehen (§ 37 Gew.-O.), nicht aber für solche Personen, die das Lenken von Privatkraftfahrzeugen gewerbsmäßig betreiben.

1. Diese zuerst in der ersten Auflage dieses Buchs (S. 140) vertretene Ansicht ist inzwischen von der Judikatur wiederholt anerkannt worden. Zum erstenmal vom Bezirksausschuß Berlin in Sachen Hemberger (I A 33, 1905; 8. Dezember 1905):

> „Soweit diejenigen Gewerbetreibenden in Frage kommen, die ein Kraftfahrzeug als ein dem öffentlichen Verkehr dienendes Transportmittel gewerbsmäßig führen, enthält der § 24 der zitierten P.-V." (jetzt § 1 II) „die ausdrückliche Bestimmung, daß sie den das betreffende Transportgewerbe regelnden Polizeiverordnungen — die sich ihrerseits wieder auf den § 37 der Gew.-O. stützen — unterliegen. Diese Bestimmung ist aber, wie Kläger zutreffend und unwidersprochen ausgeführt hat, auf den vorliegenden Fall allerdings nicht anwendbar, weil Kläger nicht dem öffentlichen Verkehr dienende, sondern Privatfahrzeuge gewerbsmäßig führt. Die gegen ihn erlassene Verfügung hat sich daher auch nicht auf den § 24, sondern lediglich auf den § 22 der Verordnung" (jetzt § 27) „gestützt, obwohl dem Kläger als einem Gewerbetreibenden die Ausübung seines Gewerbes in der dort vorgesehenen Form angesichts des § 143 der Gew.-O. nicht untersagt werden

darf, da zweifellos eine darauf bezügliche reichsgesetzliche Bestimmung nicht besteht.

Der Bezirksausschuß ist demnach der Ansicht, daß der § 22 der Pol.-V." (jetzt § 27) „insoweit er bei seiner allgemeinen Fassung die Untersagung der Führung von Kraftfuhrwerken auch gegenüber einem Gewerbtreibenden vorsieht, der Rechtsgültigkeit entbehrt. Dieser Ansicht steht auch die grundsätzlich anerkannte Zulässigkeit gewisser polizeilicher Beschränkungen eines Gewerbebetriebes (vgl. Landmann Gew.-O. Note 3a. E. zu § 143) nicht entgegen, da es sich hier nicht um eine aus allgemeinen polizeilichen Rücksichten hervorgehende Behinderung der Gewerbsausübung, sondern um eine Maßregel handelt, die dem einzelnen Gewerbetreibenden unter Umständen die Ausübung des Gewerbes völlig unmöglich macht.

Der Klage auf Aufhebung ...... der angefochtenen Verfügung ist hiernach stattgegeben worden."

Unter ausdrücklicher Beziehung auf diese Entscheidung hat das Landgericht Cöln 4. St. K. (in Sachen Hetzel 5. O. 74. 06, 9. November 1906) die Bestimmung ebenfalls für rechtsungültig erklärt, indem es ausführt:

„Es steht außer Zweifel, daß die Tätigkeit des Angeklagten als Führer eines Kraftfahrzeugs, welche zwar eine gewisse Fertigkeit, aber keineswegs eine höhere Bildung voraussetzt, und welche er als seinen Beruf, in der Absicht eines dauernden Erwerbes, ausübt, einen Gewerbebetrieb im Sinne der Reichsgewerbeordnung darstellt. Nach § 143 Gew.-O. kann nun aber die Berechtigung zum Gewerbebetrieb, abgesehen von den in den Reichsgesetzen vorgesehenen Fällen ihrer Entziehung, weder durch richterliche noch durch administrative Entscheidung entzogen werden. Ein Reichsgesetz, wonach die Berechtigung des Gewerbebetriebes des Führens von Kraftfahrzeugen entzogen werden kann, existiert jedoch nicht. Daher kann eine Pol.-V., welche eine solche Entziehung vorsieht, keine Rechtsgültigkeit haben. Sie mag zwar mit einer derartigen Bestimmung schutzbedürftige Interessen des Publikums wahrnehmen, und hierzu ist die Polizeibehörde befugt auf Grund des PVG. vom 11. März 1850; jedoch steht dieses

als Landesgesetz dem Reichsgesetz nach; die Polizeiverordnung darf sich daher nicht in Widerspruch zu den Reichsgesetzen, hier der Reichsgewerbeordnung, stellen (vgl. KG. 25. Februar 1895, Goltdammers Archiv 43, 66). Darin aber, daß die Polizeiverordnung vom 1. Juli 1901 das Führen von Kraftfahrzeugen für eine bestimmte Zeitdauer untersagt, entzieht sie die Berechtigung zu dem Gewerbebetrieb; es liegt hierin nicht nur eine durch die Bestimmung des § 143 Gew.-O. nicht verbotene Beschränkung des Gewerbebetriebes .....

Mangels einer rechtsgültigen Bestimmung für das dem Angeklagten erteilte polizeiliche Verbot konnte daher keine Bestrafung wegen Zuwiderhandlung gegen dieses Verbot erfolgen."

2. Wenn der § 27 überhaupt gegen die Gew.-O. verstößt, so ist es unerheblich, ob im einzelnen Fall der von der Fahrscheinentziehung Betroffene ein Gewerbetreibender ist oder nicht. Die Verordnung als solche ist und bleibt ungültig, weil sie die der Polizeibehörde gezogenen gesetzlichen Schranken überschreitet.

3. Unrichtig ist auch die Ansicht, durch § 27 werde nicht die Berechtigung zum Gewerbebetrieb entzogen, sondern nur die Ausübung des Gewerbebetriebs zeitlich und örtlich beschränkt. Die V. spricht schlechthin von der Untersagung. Das angebliche Recht zum Gewerbebetrieb während der Dauer der Untersagung ist in Wahrheit nicht vorhanden, denn dieses Recht erschöpft sich darin, daß man den Gewerbebetrieb ausübt.

Die zeitliche Beschränkung des Fahrverbots ist umsoweniger erheblich, wenn man erwägt, daß die Polizeibehörde nach § 27 berechtigt ist, das Verbot auf 10, 20, 50 Jahre oder dauernd (dies war früher nicht zulässig) auszusprechen. Ob von dieser Befugnis im einzelnen Fall Gebrauch gemacht wird, ist unerheblich. Für die Gültigkeit des § 27 kommt es nur darauf an, ob sie davon Gebrauch machen kann.

Auch die örtliche Beschränkung des Verbots auf den Bereich der PV. ist illusorisch, da der Betroffene regelmäßig an sein Domizil gebunden sein wird und bei Auswanderung nach einem anderen Bezirk voraussichtlich eine gleiche Verfügung zu gewärtigen hat. Auch gestattet § 143 Gew.-O.

keineswegs das Verbot eines Gewerbebetriebs mit örtlicher Beschränkung.

Zu bemerken ist noch, daß auch die weiter unten zitierten, auf Grund des § 143 Gew.-O. ergangenen Reichsgesetze (Branntweinsteuergesetz, Zuckersteuergesetz, Seeunfallgesetz) zwischen Berechtigung und Ausübung des Gewerbebetriebs keinen Unterschied machen.

4. Unrichtig ist auch die Ansicht, § 27 sei deshalb gültig, weil auch Gewerbetreibende die allgemeinen, für jedermann geltenden Polizeivorschriften sich gefallen lassen müssen. Dieser Satz (Landmann zu § 143) bezieht sich nur auf Vorschriften, die für das gesamte Publikum erlassen sind, nicht aber ausschließlich gerade den speziellen Berufszweig (hier den des Kraftfahrzeugführers) treffen sollen; er bezieht sich nur auf Vorschriften, die einen Berufszweig in der Art seiner Ausübung aus allgemeinen, für das ganze Publikum geltenden Gesichtspunkten beschränken, nicht aber auf Vorschriften, welche einen speziellen Berufszweig aus speziellen, nur für diesen Berufszweig geltenden Gesichtspunkten zeitweilig oder dauernd verbieten. Dies ergibt sich auch aus den von Landmann (3. Auflage 1. 47, 53 ff., 100, 144, 172, 220, 359, 462 und § 144 Anm. 2) angeführten Beispielen.

5. Daß § 143 sich nur auf selbständige Gewerbetreibende bezieht, folgt weder aus dem Wortlaut noch aus dem Sinn der Bestimmung. Während der (seit der Novelle vom 1. Juli 1883 gestrichene) Absatz 3 vom „selbständigen Betrieb eines Gewerbes“ spricht, spricht Absatz 1 nur allgemein von „Gewerbebetrieb“, woraus schon argumento a contrario folgt, daß auch der unselbständige Gewerbebetrieb darunter fällt. Andernfalls wäre auch das unten angeführte Reichsgesetz vom 27. Juli 1877 bezüglich der Seeschiffer überflüssig gewesen.

B. Der § 27 verstößt ferner, soweit es sich um **Gewerbegehilfen** handelt (z. B. Führer von Geschäfts-, Brauerei-, Fabrik-Kraftfahrzeugen), **gegen § 41 Gew.-O.** Denn danach greift die Befugnis zum selbständigen Betrieb eines stehenden Gewerbes das Recht in sich, Gehilfen jeder Art anzunehmen, und es finden in der Wahl des Arbeits- und Hilfspersonals keine anderen Beschränkungen statt, als die durch die Gew.-O. festgestellten.

C. Auch ganz abgesehen von der Verletzung der Gew.-O. ist § 27 vor allem deshalb ungültig, weil er als **Strafbestimmung** anzusehen ist. Als Strafbestimmung verstößt er aber **gegen § 366 Nr. 10 StGB.,** wonach Personen, welche die den Führern obliegenden Verpflichtungen verletzt haben, nur mit Geldstrafe bis 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft werden dürfen, sowie gegen **§§ 5, 6 EG. StGB.,** wonach die Landesgesetze ebenfalls keine andere Strafe verhängen dürfen, sowie gegen § 15 PVG.

1. Wie der Eisenbahnbetrieb für den Automobilbetrieb in zivilrechtlicher Hinsicht (Haftpflichtgesetzentwurf) das Vorbild abgegeben hat, so auch in strafrechtlicher Beziehung. Der § 319 StGB., welcher die Entziehung der Befähigung zum Eisenbahndienst vorsieht, bildet offensichtlich das Muster für § 27. Daß § 319 StGB. eine Strafbestimmung ist, steht in Theorie und Praxis fest (Lisst Lehrbuch des Strafrechts 9. Aufl. § 59. Olshausen Anm. 3 vor § 13). Zwischen § 319 StGB. und § 27 GZ. besteht prinzipiell aber auch nicht der leiseste Unterschied.

Ebenso verhält es sich mit StGB. §§ 31, 35, 128f., 358 (Unfähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter), § 31 (Unfähigkeit zum Dienst in Heer und Marine), § 161 (Eidesunfähigkeit), die ebenfalls stets als Strafbestimmungen gegolten haben.

2. Weitere Vorbilder sind § 56 Zuckersteuergesetz vom 31. Mai 1891 („Wird der Inhaber einer Zuckersteuerfabrik im ersten Rückfalle wegen Defraudation verurteilt, so ist ihm zu untersagen, die Zuckerfabrikation ..... jemals wieder auszuüben.") und § 30 Branntweinsteuergesetz vom 24. Juni 1887 („Untersagung der Ausübung des Brennereigewerbes"), welche beide als Strafvorschriften anerkannt sind (Lisst § 59).

3. Ein genaues Analogon bieten ferner die Seeschiffer, Seesteuerleute, Maschinisten der Seedampfschiffe und Lotsen, schon deshalb, weil diese ebenso wie der Kraftfahrzeugführer eines Befähigungszeugnisses bedürfen. Auch diesen kann die „Befugnis zur Ausübung ihres Gewerbes" nur auf Grund eines geordneten richterlichen Verfahrens entzogen werden (§ 26 Gesetz vom 27. Juli 1877).

4. Die Strafrechtswissenschaft führt unter den Strafarten ausdrücklich auf: den dauernden oder zeitweiligen Verlust der Befugnis zum Gewerbebetrieb (Lisst eod. Olshausen

I 84). Auch die Gewerbeordnung behandelt die Entziehung der Berechtigung zum Gewerbebetrieb unter dem Titel: „Strafbestimmungen".

5. Falsch wäre auch die Argumentation: wenn die Polizeibehörde die Fahrerlaubnis gibt, kann sie sie auch wieder entziehen. Zunächst erteilt die Behörde den Fahrschein gar nicht, sondern erkennt ihn nur an (§ 14). Außerdem existiert nirgends der Satz, daß die Behörde, welche eine (gewerbliche oder nichtgewerbliche) Qualifikation erteilt, sie auch wieder entziehen kann; vielmehr besteht auf allen Gebieten des Rechtslebens der entgegengesetzte Grundsatz. Die einmal gewährte Qualifikation als Lehrer, Arzt, Assessor, Richter, Rechtsanwalt usw., auch ein einmal gewährter Titel, kann überall nur durch besonderes gesetzlich geregeltes Verfahren wieder entzogen werden, und diese Entziehung gilt regelmäßig als Strafe (vgl. Laband DJZ. 1907, 201 ff.).

6. Tatsächlich enthält der § 27 beide Merkmale der Strafe:

a) Ein Übel,

b) Ahndung eines vergangenen Deliktes.

Zu a) Daß der § 27 ein Übel verhängt, ist klar. Das Übel ist eins der schwersten, die einen Menschen überhaupt treffen können, und man darf ohne Übertreibung sagen, daß sich auf dem ganzen Gebiet des Polizeirechts kein Analogon für eine derart tief einschneidende Maßregel findet — außer dort, wo das Gesetz es ausdrücklich gestattet. Mit demselben Recht könnte die Polizeibehörde dem Fußgänger oder dem Equipagenbesitzer, der die Straßenordnung mehrfach übertreten hat, das Spazierengehen und Equipagenfahren auf bestimmte Zeit untersagen, oder dem wegen Kuppelei bestraften Hausbesitzer das Vermieten seiner Wohnungen verbieten, oder denjenigen, welcher einen Brand verursacht hat, von der Benutzung von Streichhölzern dauernd oder auf bestimmte Zeit ausschließen.

Zu b) Vergeltungscharakter des § 27.

Daß der § 27 nebenbei auch die Zwecke des § 6 PVG. und die Zwecke des § 10 II 17 ALR. verfolgt, beweist nichts, denn diese Zwecke verfolgt auch jede Strafe (als sogenannten

Besserungs- oder Abschreckungszweck usw.). Erforderlich wäre vielmehr, daß § 27 lediglich solche Zwecke verfolgt, und dies ist eben nicht der Fall. Am allerwenigsten bei einem Verbot auf bestimmte Zeit. Eine reine Sicherungsmaßregel darf nur auf solange verhängt werden, als die öffentliche Ruhe und Sicherheit es erfordert. Z. B. ein betrunkener Kraftfahrzeugführer wird am Weiterfahren verhindert, bis er nüchtern ist und niemanden mehr gefährdet. Wird ihm dagegen wegen dieser Trunkenheit das Fahren auf einen Monat untersagt, so ist dies eine deutliche Strafzumessung nach dem Maße der Schuld, wie sie vom Strafrichter vorgenommen wird.

D. Der § 27 verstößt ferner gegen den von der Praxis wiederholt betonten Grundsatz, daß **Polizeiverordnungen genügend bestimmt sein müssen** (KGJ. 31 C 3, 28 C 25f.; cf. Feilitzsch Sächs. Archiv 2, 5 f.). Der § 27 gibt keine Anweisung darüber, ob die Übertretung, die der Führer begangen haben muß, schwer oder leicht sein, ob sie einmal oder mehrmals und ev. in welchen Zwischenräumen vorgekommen, ob der Führer deswegen bestraft sein muß oder nicht (auch gegen den Freigesprochenen zulässig!). Der § 27 enthält sich auch jeder Andeutung über die Minimal- oder Maximal-Dauer des Verbots. Formell wäre die Polizeibehörde z. B. befugt, dem Führer, der sich ein einziges Mal vor der Fahrt von dem Zustand der maschinellen Einrichtung nicht überzeugt hat (§ 15), auch wenn er deswegen weder bestraft worden ist noch überhaupt jemanden gefährdet hat, das Automobilfahren auf 20 Jahre zu untersagen, ohne daß dagegen eine Abhilfe im Rechtswege möglich wäre. Analoge gesetzliche Bestimmungen, z. B. StGB. §§ 31 ff., bestimmen die zeitliche Dauer solcher Maßregeln genau.

E. Auch abgesehen von der Ungültigkeit des § 27 selbst kann eine auf Grund desselben ergangene **Verfügung** rechtsunwirksam sein, wenn sie das Führen von Kraftfahrzeugen allgemein, ohne Beschränkung auf das Gebiet der Verordnung, untersagt (Schultzenstein Gesetz und Recht 8, 19 ff.).

Ferner hat das **Kammergericht** in einigen (nicht abgedruckten) Entscheidungen ausgesprochen, daß eine Zuwiderhandlung gegen das Verbot deshalb straflos ist, weil § 28 nur Zuwiderhandlungen gegen „die vorstehenden Bestimmungen“,

nicht aber gegen die auf Grund derselben ergangenen Polizeiverfügungen mit Strafe bedroht (Sache Hetzel I S 1274, 1906, 4. Februar 1907). Anders Radfahr-GZ. § 15 und frühere V. von Brandenburg vom 22. September 1905 (Amtsblatt 326) s. o. § 26 Anm. 16.

II.
Ausland.

Die Bestimmung des § 27 kehrt in sämtlichen ausländischen Verordnungen wieder.

1) In Frankreich, Spanien: bei 2 Übertretungen im Jahre.

2) Italien: Entziehung des Zeugnisses wegen fahrlässiger Tötung oder schwerer Körperverletzung; Suspendierung auf 6 Monate wegen 3 Übertretungen innerhalb eines Jahres.

3) Portugal, wenn in 1 Jahr 3 mal mit mehr als 10000 Reis (ca. 45 Mark) oder Gefängnis bestraft (cf. o. § 26 Anm. 19 D.).

4) Schweiz bei wiederholten Übertretungen.

5) Großbritannien wegen Übertretung der motor car act oder Vergehen, die mit dem Fahren in Zusammenhang stehen, außer wenn es sich um eine erste oder zweite Übertretung handelt, die nur in der Überschreitung der Geschwindigkeitsgrenze besteht. Großbritannien läßt nur Suspension auf bestimmte Zeit zu und ist der einzige Staat, der die Ausschließungsbefugnis **ausschließlich den Gerichten** *zuweist, und zwar demjenigen Gericht, welches wegen einer Übertretung der motor car act oder eines in Zusammenhang mit dem Fahren stehenden Deliktes eine Verurteilung ausspricht. Gegen das Urteil gibt es Appellation, während deren die Ausführung des Fahrverbots ausgesetzt werden kann. Die Lizenz ist von dem Verurteilten zur Indossierung eines Vermerks bei Vermeidung von Strafe einzureichen.*

6) Österreich. Die erteilte Lizenz ist zu entziehen, wenn der Lizenzinhaber wegen einer beim Betriebe des Kraftfahrzeugs gegen die Sicherheit des Lebens begangenen strafbaren Handlung verurteilt oder wegen einer solchen Übertretung der auf den Betrieb bezüglichen Vorschriften bestraft worden ist, welche seine Verläßlichkeit als Lenker beeinträchtigt.

Bei der Entziehung ist auszusprechen, ob der Ausschluß für immer oder nur für einen bestimmten Zeitraum Platz greifen soll, und im letzteren Falle, ob bei einer etwaigen Wiederbewerbung die

Prüfung neuerlich abzulegen ist. Zuständig ist die politische Bezirksbehörde des Wohnorts.

7) Vereinigte Staaten. Maine: Staatssekretariat kann jederzeit Fahrlizenz wegen irgend einer Verletzung des Automobilgesetzes suspendieren oder entziehen. — New Jersey: Entziehung durch commissioner of motor vehicles wegen Verletzung des Automobilgesetzes oder aus anderen vernünftigen Gründen nach vorheriger Ankündigung. Entziehung obligatorisch bei einer 2. Bestrafung wegen Wettfahrens oder zu schnellen Fahrens. Neue Lizenz innerhalb eines Jahres nichtig, außer wenn vom commissioner persönlich gewährt. Gegen richterliche Entziehung Berufung an Court of Common Pleas. — Commissioner of m. v. kann jede Lizenz wieder in Kraft setzen.

8) Zu bemerken ist, daß auch Haber (64 ff.) den art. 32 des französischen Dekrets von 1899 für ungültig erklärt. Auch er hält das Fahrverbot für eine gesetzlich unzulässige Spezialstrafe und erwähnt, daß die Bestimmung seines Wissens bis zum Jahre 1903 nur ein einziges Mal in Paris zur Anwendung gekommen ist und auch nur, um bald wieder rückgängig gemacht zu werden.

III.

Will man das Fahrverbot **gesetzlich einführen,** so wird man unter Anlehnung an die ausländischen Verordnungen (insbesondere England) folgende Grundsätze aufstellen müssen:

1. Verhängung nur durch das Gericht.

2. Nur auf Grund mehrerer, nicht zu lange auseinanderliegender gerichtlicher Verurteilungen, nicht auf Grund bloßer Polizeistrafverfügungen.

3. Nur auf bestimmte kurze Zeit, etwa höchstens 1 Jahr.

4. Anwendung bedingter Verurteilung oder Begnadigung, d. h. das Verbot tritt nur in Kraft, wenn der Schuldige innerhalb bestimmter Frist wieder ein Delikt begeht.

G. Strafbestimmungen.

§ 28.

(In Waldeck § 26.)

Zuwiderhandlungen[I. II] gegen die vorstehenden Bestimmungen[I, F] werden in Gemäßheit des § 366 Nr. 10 des Reichsstrafgesetzbuchs[III] mit Geldstrafe bis zu 60 ℳ oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.[IV–VI]

Vgl. **Bayr.** Bktm. vom 25. Juli 1907:

„Bei allen Zuwiderhandlungen gegen die oberpolizeilichen Vorschriften ist die möglichst rasche Feststellung des Tatbestandes veranlaßt. Zu diesem Zwecke ist insbesondere auch dem Beschuldigten, wenn er mit Hilfe des Kennzeichens ermittelt worden ist, sofort Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

Durch sorgfältige polizeiliche Erhebung des Sachverständigen ist die entsprechende Bestrafung rücksichtsloser Fahrer zu ermöglichen."

— Früher § 37. —

I. Die verantwortliche Person.

Sowohl der § 28 GZ. als auch § 366 Nr. 10 StGB. enthalten sich einer allgemeinen Anordnung darüber, wer für die „Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen" als Täter in Betracht kommen soll. Dies kann daher nur aus dem Wortlaut und dem Sinn der einzelnen Bestimmungen entschieden werden. Als verantwortliche Personen kommen in Frage:

der Eigentümer des Fahrzeugs,
der Besitzer,
der Führer.

A. Der Eigentümer.

Der frühere besondere Abschnitt über die Pflichten des Eigentümers ist gestrichen, insbesondere § 18 der früheren V. („der Eigentümer ist dafür verantwortlich, daß sein Fahrzeug sich in ordnungsmäßigem Zustand befindet, daß namentlich die Bremsen sicher und kräftig wirken und daß es mit den vorgeschriebenen Bezeichnungen versehen ist. Er ist ferner dafür verantwortlich, daß das Fahrzeug nicht von einer ungeeigneten oder unzuverlässigen Person geführt wird"). Der

Inhalt dieses früheren § 18 gilt im wesentlichen noch jetzt (siehe jedoch B).

Der Eigentümer ist verantwortlich:

a) Für Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrzeugs (§§ 2, 3, 24, 26).

b) Für die Pflichten bezüglich Prüfung und Betriebsanzeige §§ 4, 24, 26).

c) Für das Vorhandensein und den ordnungsmäßigen Zustand der Kennzeichen und die damit in Zusammenhang stehenden Pflichten, insbesondere für Mitführung der Bescheinigung, Verlustanzeige usw. (§§ 5—13, 24, 26, 29).

d) Für die Eigenschaften des Führers (§ 14).

e) Für Veranstaltung von Wettfahrten (§ 22).

f) Für das Mitführen von Anhängewagen (§ 23).

g) Für Duldung polizeilicher Untersuchungen (§ 26).

Einzelheiten.

1. An Stelle eines **geschäftsunfähigen** Eigentümers (Kind unter 7 Jahren, Geisteskranker, § 104 BGB.) hat dessen gesetzlicher Vertreter (Vater, Mutter, Vormund) die polizeiliche Verantwortung.

An diesem bereits in der ersten Auflage ausgesprochenen Grundsatz muß trotz der inzwischen erschienenen Ausführungen von Schultzenstein (polizeiwidriges Handeln und Vertretung, Verwaltungsarchiv 14, 1 ff.) festgehalten werden. Schultzenstein will hinsichtlich derjenigen Vorschriften, nach denen eine Sache in polizeimäßigem Zustand zu erhalten ist, der Polizei gegenüber lediglich die vertretene Person mit Person und Vermögen haften lassen, so daß die Strafen also nicht gegen den gesetzlichen Vertreter, sondern gegen den Vertretenen zu vollstrecken seien. Wenn der Vormund seine Pflicht versäume, müsse die Polizei sich an das Vormundschaftsgericht wenden (8 f.). Dieser Ansicht kann man sich nicht anschließen. Die gesetzliche Vertretung (BGB. §§ 1627 ff., 1793) erzeugt nicht bloß privatrechtliche Pflichten gegenüber dem Vertretenen, sondern auch öffentlichrechtliche Pflichten gegenüber den Behörden; da der Vertretene keinen Willen hat, muß jemand da sein, auf dessen Willen die Behörde einwirken kann, um öffentlichrechtliche Pflichten zu erzwingen. Die Zwangsmaßregeln und Strafen müssen sich daher gegen die Person und

das Vermögen des Vertreters richten. — Vgl. auch KGJ. 22 C. 5 Nr. 2 und Isaac Zwangsstrafrecht, Ztschr. f. ges. Strafrechtswiss. 21, 642 ff.

2. Dasselbe muß von einem **beschränkt Geschäftsfähigen** (Minderjährigen zwischen 7 und 21 Jahren, entmündigten Geistesschwachen, Verschwender oder Trunksüchtigen) gelten.

Gehört jedoch der Betrieb des Kraftfahrzeugs zu einem von dem beschränkt Geschäftsfähigen mit vormundschaftsgerichtlicher Genehmigung geführten selbständigen Erwerbsgeschäft (§ 112 BGB.), so wird der beschränkt Geschäftsfähige auch polizeilich als allein verantwortlich anzusehen sein; ebenso bei Übertretung allgemeiner Verbotsvorschriften z. B. §§ 22, 23), deren Beachtung nicht ausschließlich Sache) des gesetzlichen Vertreters ist. Voraussetzung der Strafbarkeit eines strafrechtlich Jugendlichen (12—18 Jahre) ist jedoch das Vorhandensein der zur Erkenntnis der Strafbarkeit erforderlichen Einsicht (StGB. § 55 ff.).

Taubstumme vgl. StGB. § 58.

3. Bei **Miteigentum** nach Bruchteilen oder zur gesamten Hand (Gesellschafter, Inhaber einer offenen Handelsgesellschaft, Ehegatten in Gütergemeinschaft, Miterben und dgl.) trägt an sich jeder einzelne Eigentümer die volle Verantwortung. Ist jedoch einem Miteigentümer kraft Gesetzes (z. B. Ehefrau gemäß § 1443 BGB.) oder kraft rechtswirksamer Übereinkunft (z. B. HGB. §§ 114 Abs. 2, 125) die Verwaltung des Eigentums entzogen, so wird man bezüglich dieses Eigentümers nicht bloß die Schuldfrage, sondern überhaupt die polizeiliche Verantwortlichkeit verneinen müssen.

4. Bei **juristischen Personen** hat zunächst der gesetzliche Vertreter die Verantwortung (z. B. Vorstand eines Vereins, einer Aktiengesellschaft, eingetragenen Genossenschaft, Geschäftsführer einer G. m. b. H., Gemeindevorstand usw.). Besteht jedoch für das Geschäftsgebiet, innerhalb dessen das Kraftfahrzeug benutzt wird, ein besonderer verfassungsmäßig berufener Vertreter im Sinne des § 31 BGB., so trägt dieser an Stelle des gesetzlichen Vertreters (nicht neben ihm) die Verantwortung (vgl. französische Entscheidungen bei Haber 54. Schultzenstein Verwaltungsarchiv 14, 42).

Der verfassungsmäßig berufene Vertreter ist jedoch nicht mit anderen Angestellten und Beamten zu verwechseln (z. B. Prokuristen der Automobilomnibus-Aktiengesellschaft, Bahnmeister bei der Eisenbahnverwaltung, Gemeindediener, Automobilaktenwagenbegleiter usw.). Das rechtliche Merkmal der verfassungsmäßig berufenen Vertreter ist, daß sie zur Tätigkeit innerhalb eines Geschäftsbereiches durch die Satzung der Körperschaft, bei dem Staat und anderen öffentlichrechtlichen Körperschaften durch die Verwaltungsorganisations-Bestimmungen berufen sind. Diejenigen Beamten und Angestellten, die ihren dienstlichen Auftrag wiederum auf diese verfassungsmäßig berufenen Personen oder auf sonstige Dienstvorschriften zurückführen, können als verantwortlich nicht angesehen werden (RG. 53, 279f.; 55, 177), können aber durch ihre Handlungen und Unterlassungen eine Haftung des verantwortlichen Vertreters herbeiführen (vgl. RG. 22. Juni 1903, JW. Beil. 92, 213: Motorwagenführer kein Vertreter im Sinne des § 31 BGB.).

5. Die Verantwortlichkeit des Eigentümers als eine Verpflichtung öffentlichrechtlicher Art kann auf einen andern **nicht übertragen** werden, auch nicht durch polizeiliche Anordnung und auch dann nicht, wenn der Verpflichtete und der andere der Übertragung zustimmen (KGJ. 25 C. 3).

B. Der **Besitzer** des Fahrzeugs.

Das Fahrzeug kann nicht bloß im Besitze des Eigentümers, sondern auch eines Mieters, Pächters, Nießbrauchers, Pfandgläubigers oder eines sonstigen Dritten sein und zwar nicht bloß vorübergehend, sondern auch dauernd. Insbesondere kann dies auch bei Geschäfts- und Fabrikfahrzeugen der Fall sein, wenn sie nicht vom Eigentümer, der vielleicht auswärts wohnt, sondern von dem besonderen Leiter des Geschäfts oder der Fabrik, von Abteilungsvorstehern und dgl. ständig benutzt werden.

Nach Streichung des alten § 18 (s. o. A.), der die Verantwortung ausdrücklich dem Eigentümer übertrug, wird man annehmen müssen, daß auch der Besitzer des Fahrzeugs als „Zuwiderhandelnder" im Sinne des § 28 in Betracht kommen kann, zumal sonst unter Umständen eine verantwortliche Person überhaupt nicht vorhanden sein würde (z. B. wenn der Eigen-

tümer im Ausland wohnt, vgl. § 4 Anm. 4), oder wenn er das Fahrzeug vermietet hat und die Überwachung des ordentlichen Zustands nicht vornehmen kann, oder wenn eine vermögenslose Person fälschlich als Eigentümer angemeldet wird (vgl. AW. 1904, 135). Vgl. RG. 11. Juli 1903, Reger 25, 139. KG. 23. Januar 1893 (13, 340f.). Die früheren VV. von Provinz Brandenburg, Westpreußen, Anhalt, Hessen, Sachsen und Süddeutschland ließen ausdrücklich den Besitzer haften.

Der Umfang der Verantwortlichkeit des Besitzers ist derselbe, wie der des Eigentümers (siehe A.).

Im Ausland gewöhnlich Eigentümer verantwortlich. Doch hat in Österreich der Besitzer für Instandhaltung der für den sicheren Betrieb des Fahrzeuges wichtigen Bestandteile Sorge zu tragen und ist dafür verantwortlich, daß der Lenker zum Fahren befugt ist.

C. Der **Führer** ist verantwortlich:

a) Für seine Eigenschaften und für die Eigenschaften desjenigen, dem er das Fahrzeug überläßt (§§ 14, 27).

b) Für Mitführung des Zeugnisses (§§ 14, 24).

c) Für Vorhandensein der Vermerke und Kennzeichen, der Beleuchtung, der Bescheinigung (§§ 15, 24).

d) Für den Zustand des Fahrzeugs in dem beschränkten Umfange des § 15 II.

e) Für die Lenkung des Fahrzeugs (§§ 16ff.) und die Art der Wegebenutzung (§§ 20ff.).

Verantwortlich ist nicht bloß der vom Eigentümer oder Besitzer angestellte Führer, sondern auch wer unrechtmäßig die Führung des Fahrzeugs übernimmt.

D. Der **Hersteller** (Fabrikant) als solcher ist nicht verantwortlich (vgl. Vorbemerkung vor § 2 Anm. B). Die V. regelt nur den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Die Beschaffenheit des Fahrzeugs vor der Inverkehrsetzung ist der V. gleichgültig. Der Hersteller haftet nur, wenn er das Fahrzeug in Verkehr bringt und dann nur als Eigentümer oder Besitzer. Ist das Eigentum des Fahrzeugs vor der Inverkehrsetzung bereits auf einen andern übergegangen, so tritt eine polizeiliche Verantwortung des Herstellers überhaupt nicht in die Erscheinung.

Auch die Typenvorschriften (§ 4 IV) legen dem Hersteller keine unmittelbare Pflicht auf (die Firma „kann" erteilen); eine nicht ordnungsmäßige Ausfertigung der Typenbescheinigung, z. B. ohne laufende Nummer, hat nur die Wirkung, daß die Behörde sie unbeachtet zu lassen hat.

Die Benennung des Herstellers auf dem Schilde (§ 3 V) hat nur die Bedeutung einer technischen Identifizierung. — Siehe jedoch unter F.

Auch im Ausland ist der Hersteller als solcher nicht verantwortlich, nur in Frankreich für die Angabe der Höchstgeschwindigkeit (Erlaß 11. September 1901 art. 2 a. E.). Bei der ersten Prüfung kann der Hersteller in Frankreich den Antrag stellen, ohne dadurch verantwortlich zu werden.

E. Stellvertreter oder sonstige dritte Personen.

Dritte Personen können nach Wortlaut und Sinn der V. nur gegen § 22 (Veranstaltung einer Wettfahrt) verstoßen oder als unrechtmäßige Führer strafbar werden (siehe oben C.). Außerdem kann ein Dritter sich der Anstiftung einer vorsätzlichen Übertretung schuldig machen (z. B. ein Fahrgast stiftet den Fahrer an, vorsätzlich eine verbotene Straße zu befahren, StGB. § 48.). Beihilfe eines Dritten kann bei Übertretungen nicht in Betracht kommen (§ 49 eod.). Im übrigen kann ein Dritter gegen die V. nicht verstoßen (z. B. ein Dritter nimmt die Laterne des Fahrzeugs ab). Insbesondere haben Insassen keine Pflicht zur Achtsamkeit (Hanseatisches OLG. MW. 1905, 577; vgl. jedoch RG. JW. 1905, 287, oben § 17 Anm. 17).

Eine Haftung von Stellvertretern, entsprechend dem § 151 Gewerbeordnung, findet nicht statt.

F. Der § 28 spricht nur von Zuwiderhandlungen **„gegen die vorstehenden Bestimmungen"**. Die allgemeine strafrechtliche und zivilrechtliche Verantwortung bleibt unberührt (vgl. z. B. KGJ. 15, 195). Der Dritte, welcher durch Manipulationen am Fahrzeug eine Körperverletzung oder Sachbeschädigung herbeiführt, kann gemäß §§ 223 ff. StGB., 823 BGB., nicht aber gemäß § 28 PV. oder § 366 Nr. 10 StGB. zur Verantwortung gezogen werden. Auch der Hersteller ist nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen verantwortlich (s. o. D. — RG. 1. Februar 1901 Goltd. 48, 123).

Allgemeine Anordnungen auf Grund der V. müssen wenn ihre Übertretung strafbar sein soll, in der Form selbständiger PVV. ergehen (s. o. § 21 Anm. 5. — KG. 10. Mai 1900 KGJ. 20 C. 59). So z. B. Straßensperrung (§ 21). — Soweit die Befolgung polizeilicher Verfügungen in dieser V. ausdrücklich vorgeschrieben ist (z. B. Vorzeigen der Bescheinigung § 5 II, Haltruf § 16), ist die Zuwiderhandlung nach § 28 strafbar; sonst aber nicht (s. o. § 26 Anm. 16, § 27 Anm. I E.).

II. Die Begriffsmerkmale der strafbaren Übertretung.

A. Die Handlung.

Die Zuwiderhandlung gegen die V. kann nicht bloß durch ein Tun erfolgen (Herbeiführung des vorschriftswidrigen Zustandes, Anstellung eines ungeeigneten Führers), sondern auch durch ein Unterlassen (Nichthinderung vorschriftswidrigen Zustands des Fahrzeugs oder der vorschriftswidrigen Führung).

B. Rechtswidrigkeit.

1. Rechtswidrig ist die einfache Übertretung der V., gleichviel ob eine Verletzung oder Gefährdung von Personen oder Sachen eingetreten ist (vgl. Lißt Strafrecht § 32. RG. 13. Oktober 1883; Rechtspr. 5, 605; OLG. Stuttgart 14. November 1901; Württemberg J. 15, 71. S. o. § 17 Anm. 7).

2. Die Bestimmungen im allgemeinen Teil des StGB., wonach gewisse Umstände die Rechtswidrigkeit ausschließen, finden Anwendung (§§ 52—54, Nötigung, Notwehr, Notstand, siehe KGJ. 14, 311; 11, 270, RG. 24. April 1901 Goltd. 48, 301, Stenglein-Galli 2006. — Notstandsfall AW. 1906 Nr. 19). Z. B. der Eigentümer, der keine Befähigung zum Fahren hat, fährt mit dem Fahrzeug davon, um sich vor Räubern, Überschwemmung usw. zu retten. Oder der Eigentümer wird durch unwiderstehliche Gewalt oder durch Drohung, welche mit gegenwärtiger, auf andere Weise nicht abwendbarer Gefahr für Leib oder Leben verbunden war, genötigt, einem Unfähigen die Führung des Fahrzeugs zu überlassen. Vgl. KGJ. 2, 254 ff.: „Absolute Unmöglichkeit der Befolgung der Polizeivorschrift."

3. Billigung eines rechtswidrigen Zustandes durch die Polizei befreit nicht von Strafe. Falsch die Entscheid. des

Sch.-G. Rixdorf vom 15. Juli 1904 (Polizei 4, 179), wonach üble Dämpfe eines polizeilich abgenommenen Kraftfahrzeugs straffrei sind.

C. Verschulden.

Auch Polizeiübertretungen sind nur strafbar, wenn den Täter ein Verschulden trifft, d. h. wenn er zurechnungsfähig ist (§ 51 StGB.) und vorsätzlich oder fahrlässig handelt (KGJ. 27 C 56. Lißt § 36 Anm. 5. Olshausen 4 Abschn. 2. OLG. Dresden bei Reger 1, 163. RG. i. Str. S. 38, 410, 104. Feilitsch, sächs. A. 2, 5 f.).

a) Fahrlässigkeit, d. h. Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, genügt zur Übertretung (KGJ. 17, 325 ff. OLG. München 23. April 1904 Samml. 4, 316; OLG. Dresden Ann. 23, 11; RG. 24. April 1901 Goltd. 48, 301).

Vgl. Großbritannien act 1903 Sec. 6, wo nur die vorsätzliche Zuwiderhandlung gegen die Vorschrift des Anhaltens und der Namensnennung bei Unglücksfällen mit Strafe bedroht ist.

b) Fahrlässigkeit liegt namentlich auch in der Außerachtlassung der Aufsichts- und Überwachungspflicht (dies übersieht z. B. RG. JW. 1903, 368, 1. Vgl. dagegen RG. JW. 1905, 287, oben § 17 Anm. 17). Es ist nicht erforderlich, daß der Eigentümer oder Besitzer die Besorgung des Fahrzeugs immer selbst in der Hand hat (RG. 41, 211, JW. 1901, 337, 29; vgl. jedoch JW. 1903, 215); aber bei der Auswahl und der Beaufsichtigung von Vertretern muß er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachten.

c) Der Eigentümer oder Besitzer genügt den Umständen nach seiner Pflicht, wenn er einen geeigneten Vertreter bestellt. Ob und inwieweit er den Vertreter zu überwachen hat, dafür ist die Lage des einzelnen Falls maßgebend (RG. JW. 1901, 331, 29. Vgl. Gewerbeordnung § 151: erforderliche Sorgfalt bei der nach den Verhältnissen möglichen eigenen Beaufsichtigung des Betriebes).

d) Der Eigentümer oder Besitzer wird durch die seinem Bediensteten erteilte mündliche Weisung zur Befolgung der PV. nicht von Strafe befreit, wenn ein polizeiwidriger Zustand des Fahrzeugs eintritt. Nur dann wird er von seiner Verantwortlichkeit befreit, wenn er nachweist, daß er seiner Überwachungspflicht in vollem Umfang genügt hat, oder

daß ihm dies durch Umstände, die von seinem Willen unabhängig waren, unmöglich gemacht worden ist. Als ein solcher Umstand kann es nicht betrachtet werden, daß der Eigentümer oder Besitzer in einem andern Stadtteil wohnt und dort sein Geschäft betreibt (KG. 20. Dezember 1888, Band 9, 167; vgl. KGJ. 17, 325).

e) Gleichgültig ist es, ob der Fall einer Ordnungswidrigkeit dem Eigentümer oder Besitzer persönlich zur Kunde gekommen ist, da er, wenn er sich persönlich nicht um jede derartige Angelegenheit kümmern kann oder will, wirksame Anordnungen zu treffen hat, daß solche Ordnungswidrigkeiten nicht vorkommen. Darum ist bei derartigen Polizeivorschriften, für deren Beobachtung der Geschäftsherr zu sorgen hat, dieser für die Handlungen oder Unterlassungen seiner Leute, Angehörigen usw. verantwortlich (OLG. Hamburg 12. August 1891, Reger 13, 67).

f) Fahrlässigkeit liegt z. B. vor, wenn einem technisch untergeordneten Beamten die Herstellung einer bedeutsamen Reparatur uneingeschränkt überlassen wird (RG. 23. März 1903, JW. Beil. 65).

g) Ein unausgesetztes Beobachten und Überwachen des Fahrzeugs ist natürlich unausführbar (vgl. JW. 1903, 78, 20), vielmehr nur eine Beaufsichtigung in angemessenen Zwischenräumen, insbesondere gelegentlich einer Ausfahrt, erforderlich. — Schöffen-Gericht Hannover: dem Inhaber eines großen Geschäfts kann nicht zugemutet werden, sich persönlich um das an Ort- und Stelle-Bringen eines Geschäftswagens und dessen Beleuchtung zu kümmern (Polizei 4, 156).

h) Verleiht, vermietet oder gibt der Eigentümer sonst das Fahrzeug einem Dritten in Besitz, so wird er darauf zu achten haben, daß der Besitzer es nicht selbst fährt, wenn er keine Fahrberechtigung hat, vielmehr die Führung einer geeigneten Person überträgt.

III.

§ 28 nimmt bezug auf **§ 366 Nr. 10 StGB.** Dieser lautet:

„Mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen wird bestraft, wer die zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder Wasserstraßen erlassenen Polizeiverordnungen übertritt."

§ 366 Nr. 10 ist ein sogenanntes Blankettgesetz. Er gibt nur den Strafrahmen an und überläßt es den Polizeibehörden, den Tatbestand zu bestimmen, welcher mit dieser Strafe bedroht werden soll (KGJ. 20 C. 59).

1. Die vorliegende Verordnung ist zweifellos eine zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen erlassene Polizeiverordnung.

2. Die Zuwiderhandlungen gegen die PV. sind **Übertretungen** im Sinne des § 1 StGB. Demnach ist der Versuch straflos (vgl. GVG. §§ 27, 77; Strafprozeßordnung §§ 113, 211, 244, 453; EGStPO. § 6), desgl. Begünstigung, z. B. Bezahlung der Strafe durch den Prinzipal des Führers.

3. Zusammentreffen mehrerer strafbarer Handlungen.

a) Verletzt eine und dieselbe Handlung (z. B. übermäßig schnelles Fahren) mehrere Strafgesetze (StGB. § 366 Nr. 2 und Nr. 10), so kommt nur dasjenige Gesetz zur Anwendung, welches die schwerste Strafe bezw. schwerste Strafart androht (StGB. § 73).

b) Begeht jemand durch mehrere selbständige Handlungen eine Übertretung der PV. und gleichzeitig ein Vergehen oder Verbrechen (z. B. Körperverletzung), so werden die Strafen wegen jeder strafbaren Handlung gesondert erkannt und einfach nebeneinander verhängt (StGB. §§ 74, 77, 78). Mehrfache Haftstrafen dürfen zusammen 3 Monate nicht übersteigen (§ 77).

4. Mindestbetrag der Geldstrafe 1 ℳ (StGB. § 27).

Umwandlung einer nicht beizutreibenden Geldstrafe in Haft: StGB. § 28f. Vgl. Bl. f. R. in Thür. 53, 294.

Über Zahlung der Strafe durch Dritte vgl. Olshausen § 28 Anm. 1.

Die Haft besteht in einfacher Freiheitsentziehung ohne Zwang zur Beschäftigung (StGB. § 18).

5. *Das* ***Ausland*** *enthält teilweise viel schärfere Strafbestimmungen.*) Manche VV. kennen auch Abstufungen des Strafrahmens je nach Art und Schwere der Übertretungen.*

---

*) Gefängnisstrafe forderte auch bei uns u. a. der sächsische Landtagsabgeordnete Horst (AW. 1906, 488).

A. Belgien: Gefängnis 1 bis 8 Tage und Geldstrafe 5 bis 200 Fr. oder eins von beiden — verdoppelt bei Rückfall und bei nächtlicher Übertretung.

B. Frankreich: Gefängnis 1 bis 5 Tage oder Geldstrafe 1 bis 15 Fr. je nach der Übertretungsklasse (code pénal art. 464 ff. Haber 61 ff.). Haber wendet sich gegen die Praxis der Gerichte, welche zu oft Gefängnis verhängen, während dies nur in besonders schweren Fällen geschehen soll; zu solchen schwereren Fällen rechnet er z. B. übermäßig schnelles Fahren ohne Fahrschein oder übermäßig schnelles Fahren bei Nacht ohne Laterne oder Ungehorsam gegen den Schutzmann verbunden mit Fluchtversuch usw.

C. Großbritannien kennt verschiedene Abstufungen. Die englischen Strafen erscheinen besonders hoch, wobei jedoch die englischen Geldverhältnisse und die verhältnismäßige Höhe aller englischen Strafen überhaupt zu berücksichtigen ist.

Die Engländer bestrafen:

a) Nichtvorzeigen des Lizenzscheins mit Geldstrafe bis 5 £.

b) Fahren ohne Laterne oder ohne Glocke: bis 10 £.

c) Vorsätzliches Nichthalten bei Unglücksfällen oder vorsätzliche Nichtnamensnennung bei Unglücksfällen: bis 10 £ das erste Mal, bis 20 £ das zweite Mal, bis 20 £ oder bis 1 Monat Gefängnis im wiederholten Rückfall.

d) Überschreitung der Geschwindigkeitsgrenze: bis 10 £ das erste Mal, bis 20 £ das zweite Mal, bis 50 £ **(über 1000 ℳ !)** *im wiederholten Rückfall.*

e) Übertretung der Vorschriften des Local Government Board über Erkennungsmarke, Lizenz an Auswärtige, verbotene Wege, Gewicht: bis 10 £.

f) Sonstige Übertretungen: bis 20 £, im Rückfall bis 50 £ oder bis 3 Monate Gefängnis.

D. Italien: 10 bis 100 Lire; Fahren unbeleuchtet bei Nacht oder Nebel, sowie Gebrauch eines unvorschriftsmäßigen Signals 2 bis 10 Lire, bei Rückfall doppelt so viel.

E. Österreich: Strafen nach Min.-V. vom 30. September 1857, RG. Bl. Nr. 198.

F. Vereinigte Staaten (vgl. Isaac AW. 1904, 399 ff; AW. 1906, 488) haben ebenfalls bedeutend höhere Strafen. So werden in New Jersey bestraft: kleinere Übertretungen bis zu 10, 25,

50 Dollar; Übertretung der Vorschriften über Registrierung, Numerierung und Geschwindigkeit bis 100 Dollar, im Unvermögensfall bis zu 10 Tagen Gefängnis, im Rückfall bis zum doppelten Betrage; Nichthalten bei Zusammenstößen bis 250 Dollar oder 30 Tagen; Fahren ohne Lizenz, ohne Genehmigung des Eigentümers oder im trunkenen Zustand bis zu 500 Dollar **(2125 ℳ!)** *oder 60 Tagen.*

Obligatorische Lizenzentziehung s. § 27 Anm. II 7.

IV. Verfahren.

1. Zuständig zur Aburteilung der Übertretungen dieser V. sind die Schöffengerichte (GVG. § 27).

2. Das Gericht kann ohne schriftliche Anklage und ohne Entscheidung über die Eröffnung des Hauptverfahrens zur Hauptverhandlung schreiten; wird der Beschuldigte vorgeführt, und gesteht er die Tat ein, so kann der Amtsrichter ohne Zuziehung von Schöffen zur Hauptverhandlung schreiten (StPO. § 211).

3. Den Umfang der Beweisaufnahme bestimmt das Gericht, ohne hierbei durch Anträge, Verzichte, oder frühere Beschlüsse gebunden zu sein (StPO. § 244).

4. Gewöhnlich wird die Übertretung kurzerhand durch **polizeiliche Strafverfügung** geahndet (StPO. § 53). Gegen diese Strafverfügung kann der Beschuldigte binnen einer Woche nach der Bekanntmachung gerichtliche Entscheidung beantragen und zwar bei der Polizeibehörde (mündlich oder schriftlich) oder bei dem Amtsgericht (schriftlich oder zu Protokoll). Ist der Antrag rechtzeitig angebracht, so wird ohne Anklageschrift und Eröffnungsbeschluß zur Hauptverhandlung vor dem Schöffengericht geschritten (StPO. § 456). In dem nun folgenden gerichtlichen Verfahren kann insbesondere auch die etwaige Ungültigkeit der Polizeiverordnung geltend gemacht werden (s. S. 33).

Über Rechtsmittel gegen andere Polizeiverfügungen s. § 5.

5. Gegen das Urteil des Schöffengerichts ist Berufung an die Strafkammer des Landgerichts (3 Mitglieder), gegen deren Entscheidung Revision an das OLG., in Preußen an das Kammergericht zulässig (GVG. §§ 77, 123, EG. GVG. § 9, Pr. AGGVG. § 50).

6. Über das **Ausland** *sind hier nur folgende Einzelheiten mitzuteilen:*

a) In Belgien liefert das Protokoll des Polizeibeamten über die Übertretung Beweis bis zur Erbringung des Gegenbeweises. Das Protokoll ist binnen 48 Stunden dem Beschuldigten mitzuteilen.

b) Frankreich: Haber 69ff. (tribunal de simple police).

c) Großbritannien: summary conviction (vgl. Order 20. November 1903, 10; Summary Jurisdiction Act 1879).

d) In den Vereinigten Staaten hat insbesondere New Jersey ein besonderes Automobilstrafverfahren vorgesehen, welches sich durch übergroße Schneidigkeit auszeichnet (vgl. Isaac AW. 1904, 400f.).

Danach kann auf eidliche oder sonstige gesetzmäßige Anzeigung hin der Richter innerhalb 30 Tagen nach Begehung der Tat eine Anklage in Form einer Vorladung oder eines Haftbefehls erlassen, ohne förmliches Verfahren Beweis erheben und Urteil fällen. Automobilfahrer können ohne Haftbefehl arretiert werden, bis der Beamte die Übertretung beeidigt hat, was sofort geschehen soll. Hierauf Haftbefehl und Aburteilung. Vertagung gegen Kaution bis zu 30 Tagen. Appellation an Court of Common Pleas innerhalb 10 Tagen. Jede Strafe sofort vollstreckbar, wenn nicht Kaution geleistet oder das Fahrzeug zur Sicherheit überlassen wird.

Ein auf der Fahrt zu einem Kranken befindlicher Arzt darf wegen zu schnellen Fahrens nicht arretiert werden.

V. Verjährung:

a) der Strafverfolgung: in 3 Monaten seit Begehung der Handlung (§ 67 StGB.);

b) der Strafvollstreckung: in 2 Jahren seit Rechtskraft des Urteils (§ 70 StGB.).

VI. Zivilrechtliche Folgen der Zuwiderhandlung.

BGB. § 823 bestimmt:

„Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist

dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalte des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein."

Die PV. ist ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 und dadurch erlangt sie bei der wachsenden Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs eine über das rein Polizeiliche weit hinaus gehende Bedeutung, insbesondere solange ein besonderes Haftpflichtgesetz nicht besteht. Eine nähere Erörterung der rein zivilrechtlichen Fragen muß im Rahmen dieser Erörterungen ausgeschlossen bleiben.

VII. **Bayr.** Bktm. vom 25. Juli 1907:

„Vielfach treten Gefährdungen von Kindern durch Kraftfahrzeuge nur infolge von Leichtsinn und Unerfahrenheit beim Überqueren der Straßen usw. ein. Es ist daher dafür zu sorgen, daß die Jugend über die Kraftfahrzeuge und ihre Gefahren bei jeder geeigneten Gelegenheit belehrt wird."

H. **Ausnahmen.**

§ 29.

(In Waldeck § 27.)

(I) Von der Verpflichtung zur Führung des Kennzeichens sind befreit:

a) Kraftfahrzeuge, die nur in Schleppzügen für den Frachtverkehr Verwendung finden [1],

b) Kraftfahrzeuge der Feuerwehr [2],

c) Kraftwagen, die im öffentlichen Fuhrverkehre Verwendung finden und für die Sondervorschriften hinsichtlich ihrer Kennzeichen bestehen (Droschken, Omnibusse usw.). [3]

(II) Auf Antrag können durch die Polizeibehörde von der Verpflichtung zur Führung des Kennzeichens entbunden werden:

a) leichte, nur für den Stadtverkehr bestimmte Personenkraftfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn von nicht mehr als 15 km in der Stunde[4],

b) Geschäftswagen[5], die in deutlich erkennbarer Form mit der Firma des Geschäfts versehen sind. Insoweit mehrere Kraftfahrzeuge zu einem Geschäftsbetriebe gehören, müssen sie indessen mit besonderer laufender Erkennungsnummer versehen sein, die den Anforderungen in den §§ 7, 10 zu entsprechen hat.

(III) Auf die Kraftfahrzeuge der Militärverwaltung und auf die Führer dieser Kraftfahrzeuge finden die Vorschriften im § 14 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2, § 18 Abs. 4, §§ 23, 26, 27 keine Anwendung. Krafträder der Militärverwaltung sind von der Verpflichtung zur Beleuchtung des Kennzeichens (§ 10) befreit.[6]

(IV) Die Kraftfahrzeuge der Feuerwehren sind von den Bestimmungen der § 3 Abs. 1 Ziffer 4, §§ 17, 19, 23 ausgenommen.[2]

1) **Schleppzüge für den Frachtverkehr,** d. h. für die gewerbsmäßige Güterbeförderung. § 23 findet Anwendung. Die Ausnahme ist eine Neuerung.

2) **Feuerwehr.** Ihre Privilegien sind:
a) Befreiung vom KZ. (eine Neuerung).
b) Befreiung von der Huppe (Abs. 4, früher § 5).
c) Befreiung von Geschwindigkeitsvorschriften (Neuerung).
d) Befreiung von § 23, Anhängerkonzession (Neuerung).
e) Befreiung von Steuer (Ausf.-B. zum R.-Stpl.-G. § 105).

3) **Droschken, Omnibusse** usw. S. § 1 II (früher § 15). Berliner Droschken-O. §§ 14 III, 26, Omnibus-V. §§ 5, 13, Torwagen-V. § 8.

In Italien war die Nummernpflicht überhaupt zuerst nur bei den im servizio pubblico stehenden Kraftfahrzeugen eingeführt und wurde erst später auf alle Kraftfahrzeuge ausgedehnt.

4) **Höchstgeschwindigkeit 15 km.** Zu vergl. § 6 II Haftpflichtentwurf: keine Haftpflicht beim Betriebe eines Fahrzeugs, welches auf ebener Bahn die Geschwindigkeit von 15 km in der Stunde nicht überschreiten kann und mit einer amtlichen Marke hierüber versehen ist. Vgl. Gegenentwurf hierzu.

5) Geschäftswagen, nicht Geschäftsräder.

6) **Militärfahrzeuge** (Abs. 3). Vgl. Vollmer 12.

a) Befreit von Vorlegung des Führerzeugnisses bei der Polizeibehörde (§ 14 I Satz 2).

b) Befreit von Altersgrenze für Führer (§ 14 II).

c) Befreit von Huppensignalpflicht (§ 18 IV).

d) Befreit von Anhängerkonzession (§ 23).

e) Befreit von Betriebs- und Fahrverbot §§ 26, 27).

f) Krafträder frei von der Pflicht zur Beleuchtung des KZ. (§ 10).

Die besondere Militärgerichtsbarkeit erstreckt sich nicht auf Untersuchung und Entscheidung wegen Zuwiderhandlungen gegen Polizeigesetze und Polizeiverordnungen, wenn nur Geldstrafe angedroht ist (Mil. StGO. § 2). Da hier auch Haft angedroht ist (§ 28), findet die Militär-Gerichtsbarkeit Anwendung.

7) **Weitere,** nicht in den GZ. erwähnte **Privilegien:**

a) Nach der Berliner PV. vom 4. April 1902 sind alle Straßen für den Fahrradverkehr von Militärpersonen, Post-, Telegraphen-, Feuerwehr- und Schutzmannschaftsbeamten freigegeben. Dies muß auch für Krafträder gelten (vgl. PV. 12. Januar 1900 § 3 III, PV. 4. März 1899, PV. 11. März 1904, ABl. 87).

b) Das preußische Kunststraßengesetz vom 20. Juni 1887 gilt nach § 13 nicht für Fuhrwerke der Militär- und Reichspostverwaltung.

c) Reichspostgesetz § 17 s. o. § 20 Anm. 3.

d) Post ist befreit von Chausseegeldern (Postgesetz § 16, Laband III 73).

e) Ausweichpflicht der Fuhrwerke gegenüber der Post auf das übliche Signal hin (Postgesetz § 19).

f) **Bayr.** Bktm. vom 25. Juli 1907:

„Kraftfahrzeuge der Postverwaltung sind nach § 29 Abs. 1 von der Verpflichtung zur Führung des polizeilichen Kennzeichens befreit, wofern sie sonst in entsprechender Weise gekennzeichnet sind. Im Übrigen unterliegen sie den oberpolizeilichen Vorschriften."

Die Berufung auf § 29 I ist unrichtig; der Postverkehr ist kein öffentlicher Fuhrverkehr (s. S. 51 [2]).

g) Weiter vgl. **Berliner** Str.-O. §§ 33. 34. 41 (Anhang I) und Radfahr-GZ. § 16 (Anhang II).

8) Der König, die Mitglieder des Königlichen Hauses und die Standesherren sind mangels ausdrücklicher Vorschrift von dieser PV. nicht befreit (vgl. Rönne Staatsrecht 5. Auflage I 206, II 23, 50 zu 11, 56 ff.). Übertretungen des Landesherrn können jedoch nur zivilrechtliche Folgen haben.

J. Schlußbestimmungen.

§ 30.

(In Waldeck § 28.)

Diese Vorschriften treten am 1. Oktober 1906 in Kraft.

1. Die GZ. sind nicht überall am 1. Oktober 1906 in Kraft getreten, sondern teilweise später. Vgl. Einleitung vor § 1 Anm. II, 3 und Vollmer 40.

Über Beseitigung der älteren Straßensperrungen s. § 21 Anm. 8. Vgl. dagegen Radfahr-GZ. § 13 III.

2. **Amtl. Erl.:**

„Die Vorschriften der PV. und die Ausf.-Best. werden den Zweck, die Sicherheit des Verkehrs auf öffentl. Wegen und Plätzen in wirksamer Weise zu fördern, nur dann erfüllen können, wenn ihre Durchführung in allen Einzelheiten von den beteiligten Stellen, insbesondere von den polizeilichen Exekutivbeamten, mit vollster Entschiedenheit bewirkt wird, und die zuständigen Polizeiorgane es sich gleichzeitig angelegen sein lassen, den für den sonstigen Straßenverkehr bestehenden Vorschriften in verstärktem Maße Geltung zu verschaffen.

Anhang.

I.

Auszug aus der Straßenordnung für Berlin.

Polizeiverordnung vom 1. Dezember 1899.

(Nachträge vom 17. Mai 1901, 16. November 1901, 18. Juni 1903, 12. Juli 1904, 11. November 1904 s. o. S. 48.)

Auf Grund der §§ 143 und 144 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 sowie der §§ 5 und 6 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 wird mit Zustimmung des Gemeindevorstandes für den Stadtkreis Berlin folgende Straßenordnung erlassen.

I. Abschnitt.

Erhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit auf den öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen.

A. Fuhrwerksverkehr.

a) Fuhrwerke.

§ 1. Die Breite eines Fuhrwerks darf 1,90 m, die Länge, mit Einschluß der Deichsel, 8,20 m nicht übersteigen. Wer Fuhrwerk von größeren Abmessungen auf öffentlicher Straße benutzt, ist strafbar.

Auf Fuhrwerk, welches auf den die Stadt berührenden Chausseezügen hier ankommt, durchgeht oder von hier abfährt, findet diese Bestimmung keine Anwendung.

Unter der Bezeichnung „Öffentliche Straßen" sind hier, wie überall in den nachstehenden Bestimmungen, auch öffent-

liche Plätze, Wege, Brücken und Durchgänge, sowie solche im Privateigentum stehende Straßen, Wege etc. begriffen, in welchen tatsächlich ein öffentlicher Verkehr stattfindet.

§ 4. Während der Dunkelheit muß jedes auf öffentlicher Straße befindliche Fuhrwerk vorschriftsmäßig beleuchtet sein. Die „Dunkelheit" bestimmt sich nach der Zeit, während welcher die Straßenlaternen brennen.

Die Beleuchtung geschieht:

a) bei Fuhrwerk, welches zur Personenbeförderung dient, durch zwei Laternen, welche an den Seiten soweit wie möglich nach vorn anzubringen sind,

b) bei anderem Fuhrwerk in der Regel durch eine Laterne, welche in der Mitte der Vorderseite an oder auf dem Fuhrwerk dergestalt anzubringen ist, daß ihr Licht ungehindert durch das Gespann nach vorn fällt.

Wo vermöge der Bauart oder der Ladung des Fuhrwerks die Beleuchtung nicht an letzterem selbst angebracht werden kann, ist es gestattet, sie an oder auf den Pferden, oder an der Spitze der Deichsel zu führen. Im ersteren Falle sind zwei, in den anderen Fällen nur eine Laterne erforderlich.

Die Laternen müssen in ordnungsmäßigem Stand und mit hellleuchtendem Lichte versehen sein.

§ 5. Schrotleitern, welche zum Auf- und Niederschlagen eingerichtet sind, müssen während der Fahrt mit mindestens zwei haltbaren Ketten befestigt sein.

d) Ladung.

§ 10. Die Ladung eines Fuhrwerks darf nicht mehr als 2,5 m Breite und, von der Erde gerechnet, 3,7 m Höhe haben. Die Beschränkung hinsichtlich der Breite findet auf Fuhrwerk, welches auf den die Stadt berührenden Chausseezügen hier ankommt, durchgeht oder von hier abfährt, keine Anwendung. Das Gewicht der Ladung und des Fuhrwerks zusammen darf 6000 kg nicht übersteigen.

§ 11. Fuhrwerke, deren Ladung die Länge von 5,5 m überschreitet, dürfen in der Zeit von 11 Uhr vormittags bis 8 Uhr abends die Brunnenstraße zwischen Lothringer- und Anklamerstraße, die Rosenthaler-, Neue Schönhauser-, Münz-, Alexander-Weinmeister-, Kleine Hamburger-, Landsbergerstraße zwischen

dem Alexanderplatz und der Kleinen Frankfurterstraße, Königstraße, Kurfürstenbrücke, Friedrichsbrücke, Burgstraße, Neue Friedrichstraße zwischen Burg- und Königstraße, die Straße an der Spandauerbrücke, die Neue Promenade, Große Hamburger-, Spandauer-, Post-, Stralauer-, Roßstraße und Roßstraßenbrücke, den Mühlendamm, die Gertraudtenstraße und -brücke, Neue Roß-, Wallstraße zwischen Spittelmarkt und Inselstraße, Kommandantenstraße zwischen Beuth- und Leipzigerstraße, Jerusalemerstraße, das Brandenburger Tor, den Pariserplatz, die Straße Unter den Linden, den Platz am Opernhause, den Platz am Zeughause, die Schloßbrücke, die Schloßfreiheit, die Werderstraße, den Werderschen Markt, die Leipziger-, Jerusalemer-, Friedrichstraße zwischen Weidendammerbrücke und Leipzigerstraße, Bellevue-, Tiergarten-, Potsdamerstraße zwischen Königin Augustastraße und Potsdamerplatz, Wilhelmstraße zwischen der Leipzigerstraße und der Straße Unter den Linden und die Neue Wilhelmstraße zwischen der Straße Unter den Linden und der Dorotheenstraße nicht passieren, sondern nur im Zuge von denselben schneidende Querstraßen über dieselben hinwegfahren.

§ 12. Dem Polizeipräsidium steht die Befugnis zu, in einzelnen Fällen Ausnahmen von den Verboten der §§ 10 und 11 zu gestatten, sowie eine Ausdehnung des Verbots des § 11 für bestimmte Zeiten und Gelegenheiten stattfinden zu lassen.

Anmerkung zu § 12.

a) Sofern das Gesamtgewicht der Ladung und des Fuhrwerks 15000 kg nicht übersteigt, wird die nach § 12 erforderliche Genehmigung von den Polizeihauptmannschaften, im übrigen aber von dem Polizeipräsidium selbst erteilt. Anträge auf Genehmigung sind bei der hiernach zuständigen Stelle rechtzeitig einzureichen.

b) Wie durch Bekanntmachung vom 11. November 1898 zur öffentlichen Kenntnis gebracht, kann es nach den stattgehabten Ermittelungen über die Tragfähigkeit der im Zuge der Invalidenstraße liegenden Eisenbahnunterführung nicht für statthaft erachtet werden, dieselbe mit Lastwagen zu befahren, die einschließlich der Ladung das Gewicht von 10000 kg überschreiten. Die Verpflichtung zur Einholung der Genehmigung, wenn über 6000 kg schwere

Lastwagen die Unterführung befahren sollen, wird hierdurch nicht berührt.

§ 13. Die Ladung muß im richtigen Verhältnis zur Leistungsfähigkeit des Gespannes stehen. Überladung des Fuhrwerks, infolge deren das Gespann zur gehörigen Fortschaffung desselben unvermögend wird, ist strafbar.

§ 14. Die Ladung muß derartig verteilt und befestigt sein, daß sie weder ganz noch teilweise herabfallen, noch ein Umschlagen des Fuhrwerks verursachen kann.

Ebensowenig darf sie ganz oder teilweise auf der Erde schleifen.

e) Führer.

aa) Eigenschaften.

§ 16. Während der Fahrt hat der Kutscher den im § 2 bezeichneten Sitz einzunehmen und sich in Fällen, in welchen es die örtlichen oder Verkehrsverhältnisse erforderlich machen, der Bremse zu bedienen.

Das Einhergehen neben den Pferden oder dem Fuhrwerk ist untersagt.

Führer, welche, während ihr Fuhrwerk auf öffentlicher Straße sich befindet, schlafen oder im trunkenen Zustande betroffen werden, sind straffällig.

§ 17. Die Absicht des Stillhaltens, des Umwendens und des plötzlichen Verlassens der bisher verfolgten Fahrrichtung ist dem Hintermanne durch Emporhalten der Peitsche kund zu geben.

Das Knallen mit der Peitsche und das Schlagen nach fremden Pferden ist untersagt.

§ 20. Fuhrwerke, auf denen Milch und andere Nahrungsmittel des täglichen Bedarfs, behufs des Einzelverkaufs, von Haus zu Haus gefahren werden, dürfen nur bis 10 Uhr vormittags ohne Aufsicht auf der Straße bleiben.

§ 22. Der Fuhrwerksverkehr hat sich ausschließlich auf die dafür bestimmten Fahrdämme und Fahrwege zu beschränken. Wo in dieser Beziehung durch öffentlichen Anschlag hinsichtlich gewisser Arten von Fuhrwerk oder gewisser Zeiten noch weitere Beschränkungen eingeführt sind, hat die betreffende Ankündigung verbindliche Kraft.

§ 23. Von der Benutzung durch Fuhrwerk sind ausgeschlossen: (folgt Aufzählung).

§ 24. Für nachstehende Wege finden hinsichtlich gewisser Arten von Fuhrwerk, beziehungsweise gewisser Zeiten, besondere Beschränkungen statt: (folgt Aufzählung).

§ 25. Mit Last- und Arbeitsfuhrwerk dürfen nicht befahren werden: (folgt Aufzählung).

§ 26. Alles Fuhrwerk hat während der Fahrt, soweit nicht örtliche Hindernisse entgegenstehen, stets scharf rechts, d. h. tunlichst nahe der Bordschwelle zu fahren, jedoch derartig, daß kein Teil des Wagens oder der Ladung über die Bordschwelle hinüberragt. Nach der entgegengesetzten Seite darf, wenn dort angehalten werden soll, nicht früher abgebogen werden, als der Zweck es durchaus erfordert.

Das Einbiegen aus einer Straße in die andere nach rechts muß in kurzer Wendung, nach links in weitem Bogen geschehen.

Auch beim Passieren von Toren und Durchfahrten ist überall die rechte Seite, und, wenn mehrere Portale vorhanden sind, das rechtsseitige zu wählen.

§ 31. Der Straßenbahnverkehr wird durch die Vorschrift des § 30 nicht berührt.

§ 32. Das Ausweichen geschieht nach rechts, in der Regel mit halber Spur.

Unbeladene Fuhrwerke weichen beladenen, falls der Raum es gestattet, mit ganzer Spur aus.

In gleicher Art weichen bei abschüssiger Fahrbahn bergauffahrende Fuhrwerke bergabfahrenden aus.

§ 33. Geschlossen marschierenden Militärabteilungen, Leichen- und anderen öffentlichen Aufzügen, Königlichen und Prinzlichen Equipagen, Postwagen, im Dienst befindlichen Fuhrwerken der Feuerwehr, sowie Fuhrwerken, welche die Besprengung der öffentlichen Straßen besorgen, ist sowohl von vorfahrenden, als von entgegenkommenden Fuhrwerken überall Raum zu geben.

Gestattet dies die Örtlichkeit nicht, so muß so lange gehalten werden, bis jene vorüber sind.

Fuhrwerken der Feuerwehr gegenüber sind, auf das übliche Glockensignal, auch die vorbezeichneten Fuhrwerke, Aufzüge

usw. in gleicher Art Raum zu geben, beziehungsweise anzuhalten verpflichtet.

§ 34. Fußgänger, Reiter und Fuhrwerke müssen dem Fuhrwerke der hiesigen Feuerwehr die Fahrt frei machen. Dieselben müssen entweder sofort ausweichen oder für den Fall, daß dies unmöglich ist, in einem raschen Tempo vorwärts eilen und an der nächsten geeigneten Stelle das Fuhrwerk der Feuerwehr vorbeilassen.

Daß sich Fuhrwerk der Feuerwehr nähert, wird durch Läuten mit einer Glocke oder durch eine brennende Fackel dem Publikum angedeutet werden.

§ 35. Das Vorbeifahren geschieht links und zwar im Trabe.

§ 36. An Ecken und Kreuzungspunkten von Straßen, auf Brücken, in Toren, sowie überall, wo die Fahrbahn durch entgegenkommende Fuhrwerke verengt ist, darf nicht vorbeigefahren werden.

§ 37. Fuhrwerke, deren Bauart, Einrichtung oder Ladung kein Umwenden auf der Stelle zuläßt, dürfen auf öffentlicher Straße überhaupt nicht, alle übrigen Fuhrwerke nur in den Fällen umwenden, wo andere Fuhrwerke dadurch in der Fahrt nicht gestört werden.

Das Zurückstoßen zum Zwecke des Umwendens, sowie bei der Ausfahrt aus Gehöften ist unstatthaft.

§ 38. Inmitten des Fahrdammes, auf Brücken, in Toren, auf Dammübergängen, welche für Fußgänger bestimmt sind, an Straßenkreuzungen, sowie überall, wo ein öffentlicher Anschlag das betreffende Verbot ausspricht, ist das Stillhalten untersagt.

§ 39. In nachfolgenden Straßen (folgt Aufzählung) wird für die Zeit von 11 Uhr morgens bis 7 Uhr abends das Beladen und Entladen der Fuhrwerke, welche zum Transport von Lasten, Waren oder Gegenständen irgendeiner Art dienen, sowie das Stillhalten dieser Fuhrwerke, gleichgültig ob sie beladen sind oder nicht, verboten.

Das gleiche gilt von den Handwagen, Karren und Hundefuhrwerken.

Dem Personenfuhrwerk ist das Anhalten in den gedachten Straßenstrecken nur so lange gestattet, als das Aufnehmen

oder das Absteigen von Personen dies notwendig macht, das Umherfahren oder Warten aber verboten.

§ 41. Ausgenommen von den Verboten der §§ 39 und 40 sind:

a) die Königlichen und Prinzlichen Wagen,
b) die Militärfuhrwerke,
c) die Fuhrwerke der Feuerwehr und der Straßenreinigung,
d) die Postfuhrwerke,
e) die Leichenwagen,
f) diejenigen Fuhrwerke, welche zum Umzug aus einer Wohnung in eine andere benutzt werden, für Bewirkung dieses Umzuges.

Es muß jedoch unnötiger Aufenthalt tunlichst vermieden werden.

§ 42. Dem Polizeipräsidium bleibt vorbehalten, entweder im allgemeinen für gewisse Zeiten oder in speziellen Fällen Ausnahmen von den Bestimmungen der §§ 39 und 40 zu gestatten.

§ 43. Das Halten von Marktfuhrwerken aller Art ist von 10 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags in folgenden Straßen verboten: (folgt Aufzählung).

§ 46. Zum Zwecke des Stillhaltens muß das Fuhrwerk hart an die Bordschwelle gebracht und in der Art aufgestellt werden, daß Vorder- und Hinterwagen gleichweit von derselben abstehen.

Auch unter Beachtung dieser Vorschrift bleibt das Stillhalten unzulässig, sobald dem betreffenden Punkte gegenüber auf der anderen Seite des Fahrdammes bereits ein Fuhrwerk hält, es sei denn, daß der Fahrdamm breit genug ist, um zwischen zwei an den Seiten haltenden Fuhrwerken noch Raum für den gleichzeitigen Durchgang zweier anderer Fuhrwerke übrig zu lassen.

§ 47. Vor Brücken, deren Klappen gezogen sind, muß so lange gehalten werden, bis die vollständige Schließung der letzteren erfolgt ist.

§ 48. Sind Eisenbahnübergänge durch Barrieren gesperrt, oder ist das Herannahen eines Zuges signalisiert, so muß mindestens fünfundzwanzig Schritt vor dem Bahnkörper angehalten und das Öffnen der Barrieren, beziehungsweise der Durchgang des Zuges abgewartet werden.

§ 49. Straßen, an deren Eingang ein öffentlicher Anschlag die Einfahrt verbietet, dürfen von der betreffenden Seite aus nicht befahren werden.

§ 50. In Fahrbahnen, welche so eng sind, daß zwei Wagen nicht nebeneinander Raum haben, darf nicht eher eingelenkt werden, als bis der Führer sich überzeugt hat, daß die Fahrbahn frei ist.

§ 51. Auf enger Fahrbahn hat unbeladenes Fuhrwerk, sobald ihm beladenes entgegenkommt, so lange hart an der rechtsseitigen Bordschwelle zu halten, bis das beladene vorüber ist. Ist überhaupt kein Raum für zwei Fuhrwerke vorhanden, so muß das unbeladene zurückgezogen werden.

§ 52. Ist beim Andrängen von Fuhrwerken nach dem nämlichen Ziele eine Reihenfolge polizeilich angeordnet worden oder von selbst entstanden, so hat jedes neue hinzukommende Fuhrwerk dem letzten in der Reihe sich anzuschließen.

Kein Fuhrwerk darf aus der Reihe ausbrechen, vorfahrende überholen oder sich in die Reihe eindrängen.

§ 54. Auch alles übrige Fuhrwerk muß im Schritt fahren:

1. über die Zugklappen der Brücken,
2. beim Einbiegen aus einer Straße in die andere,
3. bei der Ausfahrt aus Grundstücken, welche an die öffentliche Straße grenzen,
4. bei der Einfahrt in dergleichen Grundstücke,
5. in der Nähe der Kirchen während des Gottesdienstes,
6. überall, wo ein ungewöhnlich starker Verkehr von Wagen, Reitern oder Fußgängern stattfindet,
7. an allen Orten, wo ein öffentlicher Anschlag (Schrittafeln) das Fahren in schnellerer Gangart untersagt.

f) Schlitten.

§ 55. Die Bestimmungen der §§ 1 bis 52 und 54 finden auch auf Schlitten Anwendung.

E. Beeinträchtigung des Verkehrs durch andere Handlungen und Unterlassungen.

a) Hinsichtlich der öffentlichen Straßen überhaupt.

§ 89. Fuhrwerke auf öffentlicher Straße zu beladen oder zu entladen, ist nur gestattet, wenn das betreffende Grundstück

keinen zu diesem Zwecke geeigneten Hofraum, beziehungsweise keine geeignete Einfahrt hat. Solchenfalls muß jedoch das Geschäft des Be- und Entladens sofort nach Aufstellung des Fuhrwerks begonnen, mit hinreichenden Arbeitskräften ohne Unterbrechung zu Ende geführt, und demnächst das Fuhrwerk sofort entfernt werden. Insbesondere muß das Ent- und Beladen der Marktfuhrwerke mit größtmöglicher Beschleunigung erfolgen und jedes unnötige und übermäßig lange Halten der Wagen unterbleiben.

§ 90. Das Werfen mit Bällen, Schnee usw., das Schießen mit Armbrüsten und Blasröhren auf öffentlicher Straße, sowie das Aufhocken auf Fuhrwerke, welche sich in Fahrt befinden, ist untersagt.

§ 92. Der Transport von Mineralsäuren (Schwefelsäuren, Salzsäure, Salpetersäure usw.) mittels Wagen ist nur unter Beobachtung folgender Vorsichtsmaßregeln gestattet:

a) Die Wagen müssen in Federn hängen oder auf Druckfedern ruhen,

b) die Ballons müssen wohl verpackt in einem besonderen Behälter (wozu auch geflochtene Körbe dienen können) eingeschlossen sein,

c) jedem Transport ist eine Quantität Sand beizugeben, ausreichend, um entstehendenfalls der Vorschrift unter f. genügen zu können,

d) jeder Wagen muß außer dem Kutscher von einer erwachsenen Person begleitet werden,

e) die Wagen dürfen nur im Schritt fahren,

f) tritt der Fall ein, daß Säure aus den Ballons sich auf die Straße ergießt, so ist der Kutscher verpflichtet, sofort beim nächsten Polizeirevierbureau von dem Vorgange Anzeige zu machen, während der Begleiter die Stelle ungesäumt mit Sand genügend zu überdecken, das Publikum vor der Berührung derselben zu warnen und so lange dabei zu verweilen hat, bis die zur Beseitigung der Gefahr erforderlichen polizeilichen Anordnungen getroffen worden sind.

II. Abschnitt.

Erhaltung der Reinlichkeit auf den öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen.

A. Verhütung von Verunreinigungen

a) der Straßen überhaupt.

§ 111. Geschlachtetes Vieh und Teile von solchen, insbesondere auch einzelne Fleischstücke, müssen, wenn sie in Fuhrwerk jeglicher Art, mit Einschluß von Handwagen und Karren, transportiert werden, derartig ringsumschlossen oder verdeckt sein, daß sie dem Anblick von außenher vollständig entzogen sind.

§ 113. Haus- und Wirtschaftsabgänge, insbesondere Müll, Asche, Schlacken, Abraum, Schutt, Kehricht, Modder, Küchen- und Fleischabfälle, Knochen, Lumpen usw. dürfen auf der Straße nur in völlig undurchlässigen, geschlossenen Behältern transportiert werden.

Wagen, welche zur Abfuhr derartiger Stoffe dienen, müssen, wenn letztere nicht mit den Behältern selbst verladen werden, gleichfalls vollkommen undurchlässig und mit dicht schließenden Deckeln, Schiebern, Klappen oder dergleichen versehen sein, auch während des Transports beständig geschlossen gehalten werden.

Sollten Haus- und Wirtschaftsabgänge auf der Straße in Abfuhrwagen geschüttet werden, so ist durch entsprechende Einrichtung der Wagen und der zum Transport bis zu denselben benutzten Behälter oder durch andere geeignete Vorkehrungen dafür zu sorgen, daß eine Verunreinigung der Straße, insbesondere auch eine Entwicklung von Staub und üblen Gerüchen vermieden wird.

Das Polizeipräsidium behält sich vor, im Einvernehmen mit dem Magistrate, Abfuhrsysteme, welche den Anforderungen dieses Absatzes in ausreichendem Maße genügen, oder welche denselben nicht, beziehungsweise nicht mehr entsprechen, öffentlich bekannt zu geben.

Anmerkung zu § 113.

Es sind unter Zustimmung des Magistrates folgende Müllabfuhrsysteme als den polizeilichen Anforderungen genügend anerkannt:

1. System Kinsbruner (D. R.-P. 19862 und 87233),
2. System Geduld & Co. (D. R.-P. 79275),
3. System Eger (D. R.-P. Kl. 81 S. 8796),
4. System Lebach (D. R.-P. 91447),
5. System Siebert (Pat.-Anm. S. 11214),
6. System Eger (Pat.-Anm. A. 5647).

Hierzu kommt das Wechselkasten- bzw. Wechselsacksystem, welches gleichfalls zulässig ist, sobald das Müll in völlig undurchlässigen geschlossenen Behältern transportiert wird.

§ 114. Die Bestimmungen des § 113 gelten auch für die Fortschaffung bzw. Abfuhr von menschlichen und tierischen Exkrementen, mit Ausnahme des kurzen und trockenen Pferdedüngers, sobald derselbe nicht mit anderem Dünger gemischt ist, sowie von allen übelriechenden Stoffen.

§ 115. Die Kehrichtwagen der städtischen Straßenreinigung müssen undurchlässig und mit gut schließenden Deckeln versehen sein, welche nach vollendeter Beladung geschlossen zu halten sind. Die Deckel dürfen so lange offen bleiben, als die Wagen behufs Beladens von einer Ladestelle zur anderen rücken.

§ 116. In den §§ 113 und 114 nicht bezeichnete Gegenstände, welche flüssig oder leicht zerstreubar sind, leicht abbröckeln oder Staub entwickeln, dürfen nur in solchen Behältnissen oder Umhüllungen transportiert werden, die verhindern, daß von ihrem Inhalt irgend etwas aus- oder überfließt, durch- oder herabfällt, verweht wird oder sonstwie verloren geht.

Bei den Wagen, welche mit Sand, Erde, Lehm, Kies, Lohe, Grus, kurzem oder trockenem Pferdedünger, Schnee, Ziegel-, Bruch-, Kalk-, Pflaster- oder anderen Steinen, kleingeschlagenen Mauerziegeln und ähnlichen Gegenständen beladen sind, müssen die Boden- und Seitenbretter sowohl untereinander, wie gegenseitig dicht zusammenschließen.

Vorn und hinten ist eine gut passende Schütze anzubringen.

Sie muß zwischen zwei Schützenleisten eingeschoben sein, die auf den Boden- und Seitenbrettern befestigt sind. Der Vorder- und Hinterrundschemel müssen durch Spannketten zusammengehalten werden.

Die Ladung darf über die Seitenbretter und die Schützen nicht herausragen.

Bei den zum Transport flüssiger Gegenstände bestimmten Wagen muß das Obergestell derselben auf Federn ruhen. Die Kastenbretter müssen gespundet, die Kastenwände untereinander und mit dem Boden durch eiserne Bänder und Bolzen gehörig verbunden, auch die Deckel durch Scharniere befestigt sein. Zum Zweck der Entladung kann in einer oder in beiden Seitenwänden eine Öffnung vorhanden sein, die durch eine in Scharnieren gehende Klappe wasserdicht verschließbar ist.

§ 117. Gebrannter Kalk im ungelöschten Zustande darf nur in Säcken oder verschlossenen Fächern abgeladen werden.

Das Fortschaffen von Gegenständen, welche einen üblen Geruch verbreiten oder einen ekelerregenden Anblick gewähren, insbesondere von menschlichen oder tierischen Exkrementen, darf nur von nachts 12 Uhr bis morgens 5 Uhr erfolgen.

Auf das Fortschaffen von Pferdedünger und Rinderdünger, sobald dieselben nicht mit anderem Dünger gemischt sind, findet die vorstehende Zeitbeschränkung keine Anwendung.

§ 119. Menschliche Exkremente, sowie Dünger- und Abgangsstoffe aller Art, welche mit menschlichen Exkrementen vermischt sind, müssen vor der Abfuhr durch geeignete Mittel vollständig geruchlos (desinfiziert) werden.

Ingleichen sind Wagen und Gefäße, mittels welcher derartige Stoffe fortgeschafft werden, sofort nach dem jedesmaligen Gebrauche zu desinfizieren.

IV. Abschnitt.

Eingreifen der Aufsichtsbeamten.

§ 132. Den zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf der öffentlichen Straße ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbeamten ist unbedingte Folge zu leisten.

V. Abschnitt.

Strafbestimmungen.

§ 133. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden in Gemäßheit des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871 mit Geldbuße bis zu 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

Wer es unterläßt, den nach dieser Verordnung ihm obliegenden Verpflichtungen nachzukommen, hat, abgesehen von der Bestrafung, zu gewärtigen, daß das Versäumte im Wege des Zwanges auf seine Kosten zur Ausführung gebracht wird.

VI. Abschnitt.

Aufhebung älterer Verordnungen.

§ 134. Diese Polizeiverordnung tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft.

Mit demselben Tage verlieren alle derselben entgegenstehenden polizeilichen Bestimmungen, insbesondere das Straßenpolizeireglement vom 7. April 1867 und die zu diesem ergangenen Polizeiverordnungen ihre Geltung.

Berlin, den 31. Dezember 1869.

Der Polizeipräsident.

II.

Grundzüge, betreffend den Radfahrverkehr.

Auf Grund der .... werden für den Radfahrverkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen folgende Vorschriften erlassen:

A. Allgemeine Vorschriften.

§ 1.

Für den Radfahrverkehr gelten sinngemäß die den Verkehr von Fuhrwerken auf öffentlichen Wegen und Plätzen regelnden polizeilichen Vorschriften, soweit nicht in nachfolgendem andere Bestimmungen getroffen sind.

Auf Fahrräder, welche im öffentlichen Transportgewerbe verwendet werden, sowie auf die Fahrer dieser Räder finden neben den nachstehenden Vorschriften die allgemeinen Bestimmungen über den Betrieb der dem öffentlichen Transportgewerbe dienenden Beförderungsmittel Anwendung.

Auf Fahrräder, die nicht ausschließlich durch menschliche Kraft betrieben werden, finden die nach-

stehenden Vorschriften insoweit Anwendung, als nicht in den Vorschriften, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, ein anderes bestimmt ist.

B. Das Fahrrad.

§ 2.

Jedes Fahrrad muß versehen sein:

1. mit einer sicher wirkenden Hemmvorrichtung;

2. mit einer helltönenden Glocke zum Abgeben von Warnungszeichen;

3. während der Dunkelheit und bei starkem Nebel mit einer hellbrennenden Laterne mit farblosen Gläsern, welche den Lichtschein nach vorn auf die Fahrbahn wirft.

C. Der Radfahrer.

a) **Ausweis über die Person des Radfahrers.**

§ 3.

Der Radfahrer hat eine auf seinen Namen lautende Radfahrkarte bei sich zu führen und auf Verlangen dem zuständigen Beamten vorzuzeigen.

Die Karte wird von der — zuständigen — Behörde des gewöhnlichen Aufenthaltsorts des Radfahrers nach dem Muster der Anlage unter Verwendung von auf Leinwand aufgezogenem Papier ausgestellt.

Für Personen unter 14 Jahren erfolgt die Ausstellung auf Antrag des Vaters, Vormundes oder sonstigen Gewalthabers.

Die Radfahrkarte gilt für den Umfang des Deutschen Reichs.

Radfahrer, welche ihren gewöhnlichen Aufenthalt außerhalb des Deutschen Reiches haben, haben einen anderweitigen genügenden Ausweis über ihre Person bei sich zu führen und auf Verlangen dem zuständigen Beamten vorzuzeigen.

b) **Besondere Pflichten des Radfahrers.**

§ 4.

Jeder Radfahrer ist zur gehörigen Vorsicht bei der Leitung seines Fahrrades verpflichtet.

Auf den Haltruf oder das Haltzeichen eines als solcher kenntlichen Polizeibeamten hat jeder Radfahrer sofort anzuhalten. Zur Kenntlichmachung eines Polizeibeamten ist auch das Tragen einer Dienstmütze ausreichend.

§ 5.

Die Fahrgeschwindigkeit ist jederzeit so einzurichten, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden.

Innerhalb geschlossener Ortsteile darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.

Auf unübersichtlichen Wegen, insbesondere nach Eintritt der Dunkelheit oder bei starkem Nebel, beim Einbiegen aus einer Straße in die andere, bei Straßenkreuzungen, bei scharfen Straßenkrümmungen, bei der Ausfahrt aus Grundstücken, die an öffentlichen Wegen liegen, und bei der Einfahrt in solche Grundstücke, ferner beim Passieren enger Brücken und Tore sowie schmaler oder abschüssiger Wege, sowie da, wo die Wirksamkeit der Hemmvorrichtung durch die Schlüpfrigkeit des Weges in Frage gestellt ist, endlich überall da, wo ein lebhafter Verkehr stattfindet, muß langsam und so vorsichtig gefahren werden, daß das Fahrrad nötigenfalls auf der Stelle zum Halten gebracht werden kann. In allen diesen Fällen sowie bei jedem Bergabfahren ist es verboten, beide Hände gleichzeitig von der Lenkstange oder die Füße von den Pedalen zu nehmen.

§ 6.

Der Radfahrer hat entgegenkommende, zu überholende, in der Fahrtrichtung stehende oder die Fahrtrichtung kreuzende Menschen, insbesondere die Führer von Fuhrwerken, Reiter, Viehtreiber usw. durch deutlich hörbares Glockenzeichen rechtzeitig auf das Nahen des Fahrrads aufmerksam zu machen.

Auch an unübersichtlichen Stellen (§ 5 Abs. 3) ist das Glockenzeichen zu geben.

Das Abgeben des Glockenzeichens ist sofort einzustellen, wenn Tiere dadurch unruhig oder scheu werden.

Zweckloses oder belästigendes Klingeln ist zu unterlassen. Der Gebrauch von Signalpfeifen, Huppen und beständig tönenden Glocken (Schlittenglocken und dergleichen), sowie von sogenannten Radlaufglocken ist untersagt.

Merkt der Radfahrer, daß ein Tier vor dem Fahrrade scheut, oder daß sonst durch das Vorbeifahren mit dem Fahrrade Menschen oder Tiere in Gefahr gebracht werden, so hat er langsam zu fahren und erforderlichenfalls sofort abzusteigen.

§ 7.

Das Einbiegen in eine andere Straße hat nach rechts in kurzer Wendung, nach links in weitem Bogen zu geschehen.

§ 8.

Der Radfahrer hat bei der Fahrt die rechte Seite der Fahrbahn einzuhalten und entgegenkommenden Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Fußgängern, Viehtransporten oder dergleichen rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen oder, falls dies die Umstände oder die Örtlichkeit nicht gestatten, so lange abzusteigen, bis die Bahn frei ist.

Auf Fahrwegen haben entgegenkommende Fuhrwerke, Kraftfahrzeuge usw. dem Radfahrer soviel Platz frei zu lassen, daß er auf der Fahrstraße ohne Gefahr rechts ausweichen kann.

§ 9.

Das Vorbeifahren an eingeholten Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Fußgängern, Viehtransporten oder dergleichen hat auf der linken Seite zu erfolgen.

Auf Fahrwegen haben die zu überholenden Fuhrwerke, Kraftfahrzeuge usw. auf das gegebene Glockenzeichen soviel Platz frei zu lassen, daß der Radfahrer auf der Fahrstraße ohne Gefahr vorbeifahren kann.

Auf unübersichtlichen Stellen (§ 5 Abs. 3) sowie überall, wo die Fahrbahn durch Fuhrwerke, Kraftfahrzeuge usw. verengt ist, ist das Überholen verboten.

§ 10.

Bei Benutzung der Bankette und Fußwege (§ 12 Abs. 1 und 2) darf der Verkehr der Fußgänger nicht gestört werden.

Das Bankett hat der Radfahrer bei Annäherung an Fußgänger rechtzeitig zu verlassen; sofern dies aber nicht möglich ist, hat er abzusteigen.

§ 11.

Das Umkreisen von Fuhrwerken, Menschen und Tieren und ähnliche Bewegungen, welche geeignet sind, Menschen oder Eigentum zu gefährden, den Verkehr zu stören oder Tiere scheu zu machen, sind verboten.

D. Die Benutzung öffentlicher Wege und Plätze.

§ 12.

Das Radfahren ist, außer auf den für Radfahrverkehr eingerichteten besonderen Wegen (Radfahrwegen), nur auf den für Fuhrwerke bestimmten Wegen und Plätzen gestattet. Außerhalb der geschlossenen Ortschaften darf das Fahren mit Zweirädern auch auf den neben den Fahrwegen hinführenden nicht erhöhten Banketten stattfinden.

Die Wegepolizeibehörden sind befugt, den Radfahrverkehr auf Fußwegen und auf Plätzen, die für Fuhrwerke nicht bestimmt sind, zuzulassen.

Reiten, Fahren, Schieben von Handwagen und Handkarren oder Viehtreiben auf den Radfahrwegen (Abs. 1 Satz 1) ist nicht gestattet.

§ 13.

Durch allgemeine ortspolizeiliche Vorschriften oder durch besondere, für einzelne Fälle getroffene polizeiliche Anordnungen kann auf bestimmten Wegen, Plätzen und Brücken oder Teilen derselben sowie auf Banketten neben den Fahrwegen das Fahren mit Fahrrädern oder mit bestimmten Arten von Fahrrädern verboten oder beschränkt sowie auf den Radfahrwegen (§ 12 Abs. 1 Satz 1) der Fußgängerverkehr verboten werden.

Allgemeine Vorschriften dieser Art sind öffentlich bekannt zu machen und, vorbehaltlich anderweiter Anordnungen der Landespolizeibehörden, an den betreffenden Strecken durch öffentlichen Anschlag zur Kenntnis zu bringen.

Die bereits bestehenden Verbote bleiben in Kraft.

§ 14.

Das Wettfahren und die Veranstaltung von Wettfahrten auf öffentlichen Wegen und Plätzen sind verboten. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Polizeibehörde, welche im einzelnen Falle die besonderen Bedingungen festsetzt.

E. Strafbestimmungen.

§ 15.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen und gegen die darin vorbehaltenen allgemeinen ortspolizeilichen Vorschriften oder besonderen polizeilichen Anordnungen (§ 13) werden in Gemäßheit des § 366 Nr. 10 des Reichsstrafgesetzbuchs mit Geldstrafe bis zu 60 ℳ oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

F. Ausnahmen.

§ 16.

Die Vorschriften des § 3 finden auf Militärpersonen in Uniform, Reichs-, Staats- und Gemeindebeamte, die Amtskleidung oder ein Amtszeichen tragen, keine Anwendung, sofern diese Personen das Fahrrad zu dienstlichen Zwecken benutzen.

Ob und inwieweit Ausnahmen von den in Gemäßheit des § 13 ergangenen Vorschriften für den dienstlichen Radfahrverkehr der Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung und anderer öffentlicher Verwaltungen zuzulassen sind, bestimmt die zuständige Landeszentralbehörde.

G. Schlußbestimmungen.

§ 17.

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1908 in Kraft.

Mit diesem Zeitpunkte sind, unbeschadet der Bestimmung im § 13 Abs. 3, die bisherigen Vorschriften über den Radfahrverkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen aufgehoben.

Die nach den bisherigen Vorschriften ausgestellten Radfahrkarten gelten noch bis 1. Januar 1910, sofern sie nicht für eine kürzere Zeit ausgestellt sind.

Anlage.

(Staat) .... Nr. ....

Radfahrkarte

für

....

(Name, Stand)

wohnhaft zu ....

...., den ...ten .... 19...

(Ort)

Die ....behörde.

(Stempel)

III.

Auszug aus der Berliner Droschkenordnung

vom 10. März 1905.

(Vgl. GZ. § 1 Anm. II 6.)

§ 2 Abs. 4

Vor Erteilung des Scheins für eine Kraftdroschke (§ 19) hat der Nachsuchende außerdem die Bescheinigung eines vom Polizeipräsidenten anerkannten Sachverständigen darüber beizubringen, daß sich die Kraftdroschke in allen ihren Teilen in vollkommen betriebssicherem Zustande befindet.

Die Erteilung des Scheins für Kraftdroschken kann von der Verwendung einer bestimmten Betriebskraft und von der Erfüllung anderer besonderer Erfordernisse, welche mit Rücksicht auf die Verwendung von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Droschkenfuhrbetrieb an ihre Beschaffenheit und Ausrüstung zu stellen sind, abhängig gemacht worden.

C. Kraftdroschken.

§ 19.

Wenn Kraftfahrzeuge im öffentlichen Droschkenfuhrbetriebe verwendet werden, so finden auf sie, namentlich auch auf ihre Beschaffenheit und Ausrüstung, außer den Bestimmungen dieser Verordnung noch die für den Verkehr und Betrieb von Kraftfahrzeugen erlassenen allgemeinen Vorschriften Anwendung.

§ 22 Abs. 13.

Den Führern von Kraftfahrzeugen ist gestattet, an Stelle der Tuchkleidung lederne Kleidung von dunkler Farbe und an Stelle des Hutes in Zylinderform eine lederne Mütze zu tragen. Auch können für dieselben vom Polizeipräsidenten noch andere Abweichungen von dem sonst vorgeschriebenen Anzuge zugelassen werden.

§ 35 Abs. 2.

Die Führung von Kraftdroschken darf nur solchen Personen überlassen werden, welche außerdem den Anforderungen der für die Führung von Kraftfahrzeugen erlassenen allgemeinen Bestimmungen genügen, namentlich im Besitze eines gültigen Befähigungsnachweises sind.

§ 46 Abs. 2.

Wer eine Kraftdroschke führen will, hat außerdem nachzuweisen, daß er den Anforderungen der für die Führung von Kraftfahrzeugen erlassenen allgemeinen Bestimmungen genügt, namentlich sich im Besitze eines gültigen Befähigungszeugnisses befindet.

§ 107 Abs. 3.

Mit Geldstrafe nicht unter 15 ℳ oder mit entsprechender Haft werden bestraft: . . . .

e) wer eine Droschke führt, ohne im Besitz gültiger Fahrausweise bezw. eines gültigen Zeugnisses über die Befähigung zur Führung von Kraftfahrzeugen zu sein (§§ 4, 45—51, 109).

IV.

Verfügung der preuß. Minister der öffentl. Arbeiten und des Innern,

betr. die Regelung des Fahrverkehrs auf öffentl. Wegen,

vom 28. Juni 1905 (Min.-Bl. 109).

Nachdem nunmehr für den Fahrverkehr auf öffentlichen Wegen in ganz Preußen durch Polizeiverordnungen einheitlich vorgeschrieben ist, **rechts auszuweichen und links zu überholen,** erachten wir es für geboten, daß von den nachgeordneten Behörden auf die strenge Durchführung dieser Bestimmungen mit Nachdruck hingewirkt wird. Gleichzeitig wird dafür Sorge zu tragen sein, daß auch die sonst für den Fahrverkehr bestehenden polizeilichen Vorschriften mit größerer Strenge gehandhabt werden, als dies bisher geschehen ist.

Wie die Erfahrung lehrt, pflegen namentlich die Führer der Pferdefuhrwerke jenen Bestimmungen nur geringe Achtung zu schenken. Bei der Begegnung mit Fuhrwerken weichen sie nicht immer nach rechts, sondern nach der besser befestigten Straßenseite aus. Wenn sie von anderen Fahrzeugen, insbesondere von Kraftwagen überholt werden sollen, beachten sie die vom Führer des überholenden Wagens gegebenen Zeichen häufig nicht und machen außerdem nicht immer links, sondern je nach dem Zustande der Straße auf der einen oder auf der anderen Seite zum Vorbeifahren Platz. Sehr oft wird ferner gegen die Vorschriften verstoßen, die verbieten, daß die Lenker von Fuhrwerken während der Fahrt **schlafen** oder die Gespanne unbeaufsichtigt auf der Straße stehen lassen. Endlich werden die Wagen während der Dunkelheit nicht vorschriftsmäßig beleuchtet. Ein großer Teil der Unfälle im öffentlichen Fahrverkehr dürfte lediglich auf eine solche nicht ausreichende Befolgung der polizeilichen Vorschriften zurückzuführen sein. Dies gilt namentlich mit bezug auf den stetig zunehmenden Verkehr mit Kraftwagen, der sich nur dann glatt vollziehen kann, wenn die bestehenden Vorschriften von allen auf den öffentlichen Wegen verkehrenden Fuhrwerken genau befolgt werden.

Hierbei machen wir auf Ersuchen des Herrn Kriegsministers besonders darauf aufmerksam, daß die Bedeutung des Kraftfahrzeugs als militärisches Verkehr- und Nachrichtenmittel stetig zunimmt, so daß die Notwendigkeit besteht, den höheren Führern in den Manövern mehr als bisher Gelegenheit zur kriegsmäßigen Ausnutzung dieses Verkehrsmittels zu geben. Bei den Herbstübungen der Truppen werden daher in Zukunft in wachsendem Umfange Kraftwagen zur Verwendung gelangen. Es erscheint geboten, zur Verhütung von Unfällen vor Beginn der Herbstübungen die Bevölkerung in geeigneter Form hierauf, sowie auf die Notwendigkeit einer strengen Befolgung der bestehenden Fahrvorschriften mit dem ausdrücklichen Hinzufügen hinzuweisen, daß gegen alle Verletzungen jener Vorschriften unnachsichtlich vorgegangen werden müsse.

Wir ersuchen, die nachgeordneten Behörden mit entsprechender Weisung zu versehen und es den Polizeiexekutivbeamten zur Pflicht zu machen, gegen jede Übertretung der Vorschriften unnachsichtlich einzuschreiten.

Hinsichtlich des Kraftwagenverkehrs bleibt es den Oberpräsidenten überlassen, insbesondere die Vorschriften über die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge und die Beleuchtung des Kennzeichens nach Eintritt der Dunkelheit, insoweit ein Bedürfnis hierzu hervorgetreten ist, erneut in Erinnerung zu bringen.

Berlin, den 28. Juni 1905.

Der Minister der öffentl. Arbeiten.
v. Budde.

Der Minister des Innern.
I. V.: v. Bischoffshausen.

V.

Unfallstatistik.*)

Preuß. Min.-Verfügung vom 23. Februar 1906, betr. die Anstellung einheitlicher **statistischer** Ermittelungen über die Zahl und Schwere der beim Automobilbetriebe vorkommenden **Unfälle** im Reichsgebiet.

Der Herr Reichskanzler hat die Anstellung einheitlicher statistischer Ermittelungen über die Zahl und Schwere der beim Automobilbetriebe vorkommenden Unfälle für das Reichsgebiet angeordnet.

Zu diesem Zwecke haben die unteren Verwaltungsbehörden — Landräte und Polizeiverwaltungen der kreisfreien Städte — vom 1. April d. J. ab bis auf weiteres über jedes zur amtlichen Kenntnis gelangende, in ihrem Bezirke vorkommende Ereignis dieser Art einen Fragebogen nach dem beifolgenden Muster (Anl. A) auszufüllen und Ew. — Tit. — vorzulegen. Diese Fragebogen — oder gegebenen Falls eine Fehlanzeige — sind von dort in den ersten Tagen eines jeden Kalendervierteljahres unmittelbar dem Kaiserlichen statistischen Amte zu übersenden, das etwa erforderliche Rückfragen in unmittelbarem Schriftverkehr mit Ew. — Tit. — erledigen wird.

Wir ersuchen, die zur Durchführung der Erhebungen nötigen Anordnungen unverzüglich zu treffen.

Die Formulare zu den Fragebogen werden von hier aus geliefert werden. Den voraussichtlichen Jahresbedarf ersuchen wir binnen längstens zwei Wochen dem unterzeichneten Minister der öffentlichen Arbeiten anzuzeigen.

Berlin, den 23. Februar 1906.

Der Minister der öffentl. Arbeiten. v. Budde.

Der Minister des Innern. I. V.: v. Bischoffshausen.

Zur Beachtung!

1. Über jedes beim Betriebe von Kraftfahrzeugen vorkommende schädigende Ereignis ist ein besonderer Fragebogen auszufüllen.

*) Vgl. auch Statist. Jahrbuch 1907, 77 ff.

2. Als Kraftfahrzeuge gelten Kraftwagen und Kraftfahrräder.

3. Es sind auch diejenigen schädigenden Ereignisse zu berücksichtigen, die nur unerhebliche Folgen — etwa geringe Sachbeschädigungen — herbeigeführt haben.

4. Insoweit die erfragten Tatsachen nicht ermittelt werden können, ist die Antwort zu geben: „Nicht zu ermitteln". Der Fragebogen ist auch dann weiterzugeben, wenn er nur teilweise ausgefüllt werden kann.

Fragebogen.

Staat: ....

Verwaltungsbezirk (Reg. Bez.): ....

Kreis (Bezirksamt, Amtshauptmannschaft pp.): ....

Ort: ....

1. Kurze **Darstellung** des schädigenden Ereignisses (Zeit, Ort, Ursache, Art und Folgen).

Z. B.: Am 15. April 1906 wurden nach Einbruch der Dunkelheit auf der Chaussee von Adorf nach Bdorf bei dem Vorüberfahren eines Kraftwagens die Pferde eines Lastfuhrwerkes scheu; Kutscher herabgeschleudert, schwer verletzt; ein Pferd tot; Wagen nebst Ladung beschädigt.

2. Ist der Besitzer des Kraftfahrzeugs **ermittelt** worden? ....

Für den Fall der Bejahung in welcher Weise? ....

(Feststellung der Erkennungsnummer, Selbstanzeige oder in welcher Weise sonst?)

Hat sich der Führer der Feststellung durch die Flucht zu entziehen versucht oder entzogen?

3. Befindet sich der **regelmäßige Standort** des Kraftfahrzeuges im Inlande oder im Auslande?

(Zutreffendes ist zu unterstreichen.)

4. Beschreibung des Kraftfahrzeuges.

War dieses ein

a) Zweirad, mit oder ohne Anhänger, zur Personen- oder Lastenbeförderung?

Zweirad, mit oder ohne Beiwagen, zur Personen- oder Lastenbeförderung?

b) Dreirad, mit oder ohne Anhänger, zur Personen- oder Lastenbeförderung?
c) Kraftwagen, zur Personen- oder Lastenbeförderung?
(Zutreffendes ist zu unterstreichen.)
d) Angabe
α) des Eigengewichts des Wagens: ....
β) der Zahl der Pferdekräfte: ....
γ) der Art der verwendeten Triebkraft: ....

5. Wird das Kraftfahrzeug vorzugsweise **verwendet**
a) im Dienste öffentlicher Behörden (Post-, Heeres-, Marine-, Kommunal-Verwaltungen usw.) und zwar welcher? ....
b) im öffentlichen Fuhrverkehr, und zwar als Droschke oder Omnibus?
(Zutreffendes ist zu unterstreichen.)
c) für die Zwecke des Handelsgewerbes oder sonstiger Gewerbebetriebe? Welcher? (Bezeichnung der Gewerbeart): ....
d) für die Zwecke der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe?
(Zutreffendes ist zu unterstreichen.)
e) für andere Berufszwecke (z. B. von Ärzten, Feldmessern usw.) und zwar für welche? ....
f) für Vergnügungs- und Sportzwecke?
(Zutreffendes ist zu unterstreichen.)

6. Hat das Ereignis zur Festsetzung einer **Polizeistrafe** Anlaß gegeben?
a) Bezeichnung des Bestraften (Name) ....
(Stand) ....
(Wohnung) ....
b) War der Bestrafte als Führer des Kraftfahrzeugs tätig? ....
War er als Führer eines anderen Fuhrwerks tätig? ....
c) Kurze Angabe der strafbaren Handlung unter Bezeichnung der angewandten Strafbestimmungen:
d) Höhe der festgesetzten Strafe: ....
e) Ist die Straffestsetzung rechtskräftig geworden oder ist Einspruch erhoben worden? *)
(Zutreffendes ist zu unterstreichen.)

*) Der Fragebogen ist erst nach Ablauf der Einspruchsfrist weiterzureichen.

7. Hat das Ereignis zur Einleitung eines **gerichtlichen Strafverfahrens***) Anlaß gegeben?

a) Bezeichnung des Beschuldigten (Name) ....

(Stand) ....

(Wohnung) ....

b) War der Beschuldigte als Führer des Kraftfahrzeugs tätig? ....

War er als Führer eines anderen Fuhrwerks tätig? ....

c) Kurze Angabe der strafbaren Handlung und der Strafbestimmungen, auf Grund deren die Beschuldigung erfolgt ist.

8. Angabe des durch das schädigende Ereignis etwa herbeigeführten **Personenschadens.**

a) Sind durch den Unfall betroffen worden

α) der Führer des Kraftfahrzeugs? ....

β) die sonstigen Insassen des Kraftfahrzeugs? .... wieviele?

γ) dritte Personen? .... wieviele? ....

b) Angabe der Tötungen.

Stand**) und Alter des oder der Getöteten: ....

c) Angabe der Körperverletzungen.

Stand**) und Alter des oder der Verletzten	Art der Verletzung

9. Angabe des durch das schädigende Ereignis herbeigeführten **Sachschadens.**

a) Bezeichnung der beschädigten Sachen und der Art der Beschädigung.

b) Ungefähre Schätzung der Schadenhöhe: ....

*) Gerichtliche Verfahren zur Entscheidung über Einsprüche gegen Polizeistrafen (vgl. Frage 6e) bleiben hier außer Kraft.

**) Der Stand ist genau anzugeben. Bezeichnungen allgemeiner Art, wie Handwerker, Beamter, Kaufmann, Arbeiter genügen nicht.

VI.

Chausseegeld.

a) Preuß. Min.-Verfügung vom 30. Juni 1904, betr. die **Abänderung des Chausseegeldtarifs** von 1840 (Min.-Bl. 1904, 199).

Die starke Zunahme des Kraftwagenverkehrs und die durch die Rechtsprechung des Kammergerichts anerkannte Unanwendbarkeit des Chausseegeldtarifs vom 29. Februar 1840 auf diesen Verkehr hat mich veranlaßt, in Gemeinschaft mit den Herren Ministern des Innern und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten an Allerhöchster Stelle eine entsprechende Ergänzung jenes Tarifs zu beantragen. Diese Ergänzung ist durch den abschriftlich anliegenden **Allerhöchsten Erlaß** (Anlage A), welcher durch die Gesetzsammlung veröffentlicht werden wird, nunmehr erfolgt.

Die Allerhöchste Verleihung des Rechts zur Erhebung von Chausseegeld wird von uns fortan nur noch nach dem so ergänzten Tarif beantragt werden.

Für die schon jetzt unter dem Tarif vom 29. Februar 1840 stehenden Chausseen tritt der Tarifnachtrag nicht ohne weiteres, sondern nur auf Antrag der erhebungsberechtigten Personen und Korporationen in Kraft; für die Beschlüsse der letzteren sind die Korporationsstatuten und Gemeindeverfassungsgesetze maßgebend. Eine besondere Allerhöchste Genehmigung solcher Anträge und Beschlüsse ist nicht erforderlich.

Die Bestrafung der Hinterziehungen von Chausseegeldern im Kraftwagenverkehr ist gemäß § 15 des Gesetzes vom 2. Mai 1900 (Ges.-S. S. 123) erst vom achten Tage nach der entsprechenden Amtsblattbekanntmachung an zulässig.

Berlin, den 30. Juni 1904.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
v. Budde.

A.

Auf den Bericht vom 22. April d. J. will Ich genehmigen, daß der Chausseegeldtarif vom 29. Februar 1840 bezüglich der Kraftfahrzeuge durch folgende Bestimmungen **ergänzt** wird: An **Chausseegeld** wird entrichtet von Kraftwagen

I. zum Fortschaffen von Personen,
  a) mit Gummiradreifen und
    1. mit mehr als 4 Sitzplätzen 20 ₰,
    2. mit 4 und weniger Sitzplätzen 10 ₰,
  b) ohne Gummiradreifen und
    1. mit mehr als 4 Sitzplätzen 30 ₰,
    2. mit 4 und weniger Sitzplätzen 15 ₰. Als Sitzplätze in diesem Sinne werden nur die dauernd eingebauten festen Sitzgelegenheiten, einschließlich des Sitzes für den Wagenführer, angesehen.

II. Zum Fortschaffen von Lasten
  a) mit Gummiradreifen und
    1. beladen 20 ₰,
    2. leer 10 ₰,
  b) ohne Gummiradreifen und
    1. beladen 30 ₰,
    2. leer 15 ₰

Von unbeladenen Kraftwagen, welche landwirtschaftlichen Betriebszwecken dienen, wird, wenn sie mit Gummiradreifen versehen sind, 5 ₰, sonst 8 ₰ entrichtet. Als beladen sind die unter II erwähnten Kraftwagen dann anzusehen, wenn sich auf ihnen außer dem zur Krafterzeugung erforderlichen Stoffe und ihrem sonstigen Zubehör an anderen Gegenständen mehr als 100 kg befinden. Chausseegeld wird nicht erhoben von Kraftwagen, welche den Hofhaltungen des Königlichen und des Fürstlich Hohenzollernschen Hauses, dem preußischen Staate oder dem Deutschen Reiche gehören oder für deren Rechnung betrieben werden. Im übrigen finden die Befreiungen und die zusätzlichen Vorschriften zum Chausseegeldtarif vom 29. Februar 1840, mit den durch spätere Gesetze und

Verordnungen bedingten Maßgaben auf den Verkehr mit Kraftwagen entsprechende Anwendung.

Neues Palais, den 6. Juni 1904.

gez. Wilhelm R.

gegengez. Frhr. v. Hammerstein. v. Podbielski. v. Budde.

b) Preuß. Min.-Verfügung vom 13. Juli 1904,
betr. die Heranziehung der Kraftfahrzeuge auch zu den **Brücken- und Fahrgeldabgaben** (Min.-Bl. 1904, 246).

Im Anschluß an den Runderlaß vom 30. Juni d. Js. (Min.-Bl. 1904, S. 199) bemerke ich, daß es zweckmäßig erscheint, die Kraftfahrzeuge auch zu den Brücken- und Fahrgeldabgaben nach den im Allerhöchsten Erlaß vom 6. Juni d. Js. bezüglich der Chausseegeldentrichtung aufgestellten Grundsätzen heranzuziehen. Die Abgabensätze sind dabei den für die einzelne Verkehrsanlage im übrigen zur Anwendung kommenden Tarifsätzen tunlichst anzupassen.

Zu den Kraftwagen im Sinne des Allerhöchsten Erlasses gehören auch die **Motorfahrräder.***)

Ich ersuche, hiernach für die zum dortseitigen Geschäftsbereich gehörigen Brücken und Fähren das Erforderliche zu veranlassen. Soweit die Einführung von Tarifsätzen für die Kraftwagen für den Ertrag von staatlichen Verkehrsanstalten von wesentlicher Bedeutung ist, sind zunächst die Entwürfe der zu erlassenden Tarifnachträge nebst einer Abschrift oder einem Abdruck der bestehenden Tarife einzureichen.

Bei nicht fiskalischen Verkehrsanstalten hat eine Ergänzung der Tarife nur auf Antrag der erhebungsberechtigten Personen oder Korporationen zu erfolgen.

Berlin, den 13. Juli 1904.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
Im Auftrage: Francke.

*) Diese Ansicht der Min.-Verfügung findet im Allerhöchsten Erlaß selbst keine Stütze.

VII.
Zoll.

a) Auszug aus dem Zolltarif vom 25. Dezember 1902.

		Zollsatz für 1 Doppelzentner ℳ
915	Fahrzeuge, nicht zum Fahren auf Schienengleisen bestimmt (ausgenommen Wasserfahrzeuge), in Verbindung mit Antriebsmaschinen (Motorwagen und Motorfahrräder):	
	bei einem Reingewicht des Stückes von 50 Kilogramm oder darunter .	150
	von mehr als 50 Kilogramm bis 1 Doppelzentner	120
	von mehr als 1 Doppelzentner bis 2,5 Doppelzentner	90
	von mehr als 2,5 Doppelzentner bis 5 Doppelzentner	60
	von mehr als 5 Doppelzentner bis 10 Doppelzentner	40
	von mehr als 10 Doppelzentner .	20
	(916/8) Fahrzeuge, nicht zum Fahren auf Schienengleisen bestimmt (ausgenommen Wasserfahrzeuge), ohne Verbindung mit Antriebsmaschinen:	
916	Fahrräder, auch zur Aufnahme von Fahrgästen, zur Beförderung von Waren oder Mitführung von Anhängewagen eingerichtet	150
917	Personenwagen:	
	zweirädrige ohne Rücksicht auf die Zahl der festen Sitze und vierrädrige mit nicht mehr als 4 festen Sitzen:	
	ohne Dach	für 1 Stück
	bei einem Reingewichte des Wagens von 1,5 Doppelzentner oder darunter	60
	von mehr als 1,5 Doppelzentner	100
	mit Dach	150
	vierrädrige mit mehr als 4 festen Sitzen:	
	ohne Dach	180
	mit Dach	200
918	Lastwagen:	
	auf Federn, mit geschlossenem Laderaume:	
	roh oder nur mit Öl- oder Farbenanstrich	50
	lackiert oder mit Polsterung	75

	Zollsatz f. 1 Doppelzentner ℳ
auf Federn, mit offenem Laderaume:	
roh oder nur mit Öl- oder Farbenanstrich	40
lackiert oder mit Polsterung	50
ohne Federn	25

Anmerkungen zu Nr. 917 und 918:

1. Für zusammengesetzte Personenwagen im Rohbau ist die Hälfte der Sätze für Personenwagen zu entrichten.
2. Personenschlitten unterliegen der Verzollung als Personenwagen mit nicht mehr als 4 festen Sitzen ohne Dach.
3. Lastschlitten werden wie Lastwagen ohne Federn verzollt.
4. Wagen für Hand- oder Fußbetrieb sowie Handwagen, Handschlitten und Handkarren werden nach Beschaffenheit des Stoffes verzollt.

b)

Allgemeine Verfügung des Finanzministers, betreffend das Verfahren bei der **Zurückzahlung von hinterlegten Zollgefällen** für Kraftfahrzeuge (Abg. Ztrbl. 1906, Seite 467).

Der Finanzminister. Berlin, den 13. März 1906.
J.-Nr. III, 1751.

Es liegt im Bedürfnisse des Verkehrs und erscheint unbedenklich, den für zollvormerklich behandelte Kraftfahrzeuge hinterlegten Eingangszoll durch das Ausgangsamt auch dann zurückzahlen zu lassen, wenn der Ausgang bei einem anderen, als dem Eingangsamte erfolgt, sei dieses selbst in einem anderen Bundesstaate belegen.

Ew. Hochwohlgeboren ersuche ich daher, die beteiligten Grenzeingangsstellen mit entsprechender Ermächtigung versehen und anordnen zu wollen, daß die geleisteten Zahlungen bei den Hauptämtern als Vorschüsse A, bei den Unterstellen als Auftragszahlungen behandelt werden. Die verauslagten Beträge haben die Hauptämter sich von den Eingangsämtern erstatten zu lassen.

Ist das Ausgangsamt nicht im Besitze der erforderlichen Geldmittel oder hat es im Einzelfalle gegen die Zahlung Bedenken, so sind die entstandenen Beläge dem Eingangsamte zur weiteren Veranlassung zu übersenden.

VIII.

a) Reichsstempelgesetz (Auszug)

vom 3. Juni 1906 (RGBl. S. 695).

VI. Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge.

(Tarifnummer 8.)

§ 53.

Der Beförderung von Personen dienende Kraftfahrzeuge dürfen zum Befahren öffentlicher Wege und Plätze*) nur in Gebrauch genommen werden, wenn zuvor bei der zuständigen Behörde gegen Zahlung des Abgabebetrags eine Erlaubniskarte der im Tarife bezeichneten Art gelöst worden ist. Probefahrten gelten nicht als Ingebrauchnahme im Sinne dieser Vorschrift.**)

Welche Behörden zur Erteilung der Erlaubniskarten zuständig sind, wird hinsichtlich der das Reichsgebiet berührenden ausländischen Kraftfahrzeuge vom Bundesrat, im übrigen von den Landesregierungen bestimmt.

Auf die nach dem Tarife befreiten Kraftfahrzeuge findet die Vorschrift des Abs. 1 keine Anwendung. Die verkehrspolizeilichen Vorschriften der Landesgesetze werden hierdurch nicht berührt.

§ 54.

Die Verpflichtung zur Lösung einer nach Tarifnummer 8 versteuerten Erlaubniskarte liegt dem Eigenbesitzer des Kraftfahrzeugs, und wenn ihm gegenüber auf Zeit ein anderer zum Besitze berechtigt ist, auf diese Zeit dem anderen ob.***) Die Verpflichtung des letzteren fällt weg, wenn ihm das Kraftfahrzeug nur zum vorübergehenden Gebrauch unentgeltlich überlassen worden und die Abgabe für die Ingebrauchnahme des Fahrzeugs bereits anderweit entrichtet ist.

Bei aus dem Ausland†) eingehenden Kraftfahrzeugen, für welche ein im Inland wohnhafter oder sich daselbst dauernd

*) Vgl. GZ. zur Überschrift vor § 1 Anm. 6 S. 46.
**) Vgl. GZ. § 4 Anm. 3 S. 93.
***) Vgl. GZ. § 4 Anm. 4, § 28 Anm. I A.B.
†) Vgl. GZ. § 24.

aufhaltender Steuerpflichtiger nicht vorhanden ist, ist die Erlaubniskarte von demjenigen zu lösen, der das Kraftfahrzeug im Inland in Gebrauch nimmt.

§ 55.

Die Erlaubniskarte wird auf ein Jahr ausgestellt, soweit nicht die Ausstellung auf einen kürzeren Zeitraum beantragt worden ist.

§ 56.

Bei gleichzeitigem Besitze mehrerer Kraftfahrzeuge ist für jedes der Fahrzeuge eine besondere Erlaubniskarte zu lösen.

Stellt der Steuerpflichtige während der Gültigkeitsdauer der Erlaubniskarte an Stelle des bisherigen ein anderes Kraftfahrzeug ein, so ist er zur Entrichtung einer weiteren Stempelabgabe nur insoweit verpflichtet, als die Abgabe hinsichtlich des neuen Fahrzeugs sich höher als die Abgabe für das bisherige Fahrzeug berechnet. Der hiernach sich ergebende Betrag ist nur zur Hälfte zu erheben, wenn der Rest der Gültigkeitsdauer einer gelösten Jahreskarte vier Monate oder weniger beträgt.

Im Falle der Veräußerung*) eines Kraftfahrzeugs während der Gültigkeitsdauer der Erlaubniskarte kann die Karte auf den Namen des Erwerbers umgeschrieben werden. Letzterer hat alsdann bis zum Ablaufe der Gültigkeitsdauer eine Abgabe nicht zu entrichten. Die Vorschriften des Abs. 2 finden in diesem Falle keine Anwendung.

§ 57.

Die Ausstellung der Erlaubniskarte ist spätestens drei Tage vor Ingebrauchnahme des Kraftfahrzeugs, bei im Gebrauche befindlichen Kraftfahrzeugen spätestens am dritten Tage vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der alten Erlaubniskarte, die Umschreibung der Erlaubniskarte im Falle des § 56 Abs. 2 spätestens drei Tage vor Ingebrauchnahme des neuen Fahrzeugs bei der für den Wohn- oder Aufenthaltsort des Steuerpflichtigen zuständigen Behörde zu beantragen. Die Landesregierungen sind ermächtigt, andere Fristen vorzuschreiben.

*) Vgl. GZ. § 4 Anm. 19 S. 106.

Für aus dem Ausland*) eingehende Fahrzeuge (§ 54 Abs. 2) ist die Ausstellung der Erlaubniskarte alsbald nach dem Grenzübertritte bei der nächsten zuständigen Behörde zu beantragen.

Der Antrag hat zu enthalten:

1. den Namen, Stand und Wohnort des Steuerpflichtigen,
2. die Bezeichnung des Kraftfahrzeugs nach den für die Erhebung der Abgabe wesentlichen Merkmalen,
3. den Zeitraum, für den die Ausstellung der Erlaubniskarte begehrt wird.

Gleichzeitig mit dem Antrag ist der erforderliche Stempelbetrag einzuzahlen.

§ 58.

Die zur Ausstellung der Erlaubniskarte zuständige Behörde hat Stempelmarken im entsprechenden Betrag zu der Erlaubniskarte zu verwenden und die Stempelmarken zu entwerten.

Die Aushändigung der Erlaubniskarte darf nicht vor Einzahlung des Abgabenbetrags erfolgen.

Die näheren Bestimmungen über Form und Inhalt der Erlaubniskarten trifft der Bundesrat. Er kann anordnen, daß die Entrichtung der Abgabe ohne Verwendung von Stempelmarken zu erfolgen hat.

§ 59.

Soweit nach den verkehrspolizeilichen Bestimmungen für Kraftfahrzeuge die Führung polizeilicher Kennzeichen vorgeschrieben ist, darf die Zuteilung oder die Ausgabe der Kennzeichen nur gegen Vorlegung der ordnungsmäßig versteuerten Erlaubniskarte erfolgen.**)

Im Falle nicht rechtzeitiger Lösung einer neuen Erlaubniskarte hat die Polizeibehörde, und zwar, wenn sie nicht selbst die zur Ausstellung der Erlaubniskarte zuständige Behörde ist, auf Antrag der letzteren, die Beschlagnahme des für das im Gebrauch befindliche Kraftfahrzeug amtlich ausgegebenen Kennzeichens zu bewirken.

---

*) Vgl. GZ. § 24.

**) Vgl. GZ. §§ 5ff., insbesondere § 5 Anm. 6.

§ 60.

Der Führer des Kraftfahrzeugs hat die Erlaubniskarte unterwegs stets bei sich zu führen.*) Er ist verpflichtet, sie auf Verlangen den sich durch ihre Dienstkleidung oder sonst ausweisenden Grenz- und Steueraufsichtsbeamten sowie den Aufsichtsbeamten der Polizeiverwaltung zum Nachweise der Erfüllung der Stempelpflicht vorzuzeigen und nötigenfalls die erforderliche Auskunft zu geben. Ein in der Fahrt begriffenes Kraftfahrzeug darf indessen lediglich aus diesem Anlaß außer im Grenzbezirke nicht angehalten werden.

§ 61.

Die Nichterfüllung der Steuerpflicht wird mit einer Geldstrafe bestraft, welche dem fünf- bis zehnfachen Betrag der Abgabe für eine Jahreskarte gleichkommt.

Die Strafe trifft besonders und zum vollen Betrage jeden, der die ihm obliegende Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe nicht rechtzeitig erfüllt.

Kann der Betrag der hinterzogenen Abgabe nicht festgestellt werden, so tritt statt der im Abs. 1 bezeichneten Strafe eine Geldstrafe von einhundertfünfzig bis viertausend Mark für den einzelnen Fall ein.

Zur Sicherstellung der vorenthaltenen Abgabe, der Strafe und der Kosten kann das Kraftfahrzeug in Beschlag genommen werden.

§ 62.

Durch die Vorschriften dieses Gesetzes wird die Erhebung landesgesetzlicher Gebühren für die Feststellung der Verkehrstauglichkeit des Kraftfahrzeugs und für die amtliche Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nicht ausgeschlossen.**) Der Bundesrat ist ermächtigt, für die hiernach zulässigen Gebühren Höchstsätze vorzuschreiben.

Im übrigen unterliegen Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge, für welche eine Reichsstempelabgabe nach den Vorschriften dieses Gesetzes zu entrichten ist, keiner weiteren Stempelabgabe (Taxe, Sportel usw.) in den einzelnen Bundesstaaten.

---

*) Vgl. GZ. § 15 Anm. 4.

**) Vgl. GZ. § 4 Anm. 16, § 24 Anm. 21.

b) **Tarif.**

1	2	3				4
Nr.	Gegenstand der Besteuerung	Steuersatz vom Hundert	Steuersatz vom Tausend	M	Pf	Berechnung der Stempelabgabe
8.	**Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge.**					
	a) Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung auf öffentlichen Wegen und Plätzen*), und zwar:					
	1. für Krafträder**)	—	—	10	—	
	2. für Kraftwagen					
	a) von nicht mehr als 6 Pferdekräften***) . . .	—	—	25	—	
	b) von über 6, jedoch nicht mehr als 10 Pferdekräften	—	—	50	—	
	c) von über 10, jedoch nicht mehr als 25 Pferdekräften	—	—	100	—	
	d) von über 25 Pferdekräften	—	—	150	—	
	als Grundbetrag;					
	außerdem zu 2: von jeder Pferdekraft oder einem Teile einer Pferdekraft					von jeder einzelnen Karte.
	falls das Fahrzeug nicht mehr als 6 Pferdekräfte hat . .	—	—	2	—	
	falls dasselbe über 6, jedoch nicht mehr als 10 Pferdekräfte hat	—	—	3	—	
	falls dasselbe über 10, jedoch nicht mehr als 25 Pferdekräfte hat	—	—	5	—	
	im übrigen	—	—	10	—	
	Die Abgabe ermäßigt sich um die Hälfte, wenn die Ausstellung der Erlaubniskarte für einen vier Monate nicht übersteigenden Zeitraum beantragt wird.					

*) Vgl. GZ. Z. Übersch. vor § 1, Anm. 6.
**) Vgl. GZ. § 1 Anm. I 4 u. Anm. III.
***) Vgl. GZ. § 3 Anm. 8 d

1 Nr.	2 Gegenstand der Besteuerung	3 Steuersatz vom Hundert	vom Tausend	M	Pf	4 Berechnung der Stempelabgabe
(8)	b) Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge von im Auslande*) wohnenden Besitzern (§ 54 Abs. 2) zur Personenbeförderung auf öffentlichen Wegen und Plätzen bei vorübergehender Benutzung des Kraftfahrzeugs im Inland, und zwar bei Benutzung:					
	1. während eines nicht mehr als dreißig Tage im Jahre betragenden Aufenthalts im Inlande für Krafträder . .	—	—	3	—	von der einzelnen Karte. Bei mehr als dreißigtägigem Aufenthalt ist eine Karte der zu a) bezeichneten Art zu lösen, für die der gezahlte Stempelbetrag in Anrechnung gebracht wird.
	2. a) während eines nicht mehr als fünf Tage im Jahre betragenden Aufenthalts im Inlande für Kraftwagen	—	—	15	—	
	b) während eines mehr als fünf Tage bis zu höchstens dreißig Tagen im Jahre betragenden Aufenthalts im Inlande für Kraftwagen	—	—	40	—	
	Eine Befreiung**) von der Stempelabgabe findet statt:					
	1. hinsichtlich derjenigen Kraftfahrzeuge, welche zur ausschließlichen Benutzung im Dienste des Reichs, eines Bundesstaats oder einer Behörde bestimmt sind;					
	2. hinsichtlich solcher Kraftfahrzeuge, die ausschließlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen.***)					

*) Vgl. GZ. § 24, § 4 Anm. 4.
**) Vgl. GZ. § 29.
***) Vgl. GZ. § 1 Anm. II, § 29 Anm. 3.

c) Ausführungsbestimmungen des Bundesrates zum Reichsstempelgesetz vom 3. Juni 1906.

Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 15. Juli 1906.
(Zentralblatt für das Deutsche Reich Seite 979.)

VI. Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge.

Zur Tarifnummer 8 und zu den §§ 53 bis 62 des Gesetzes.

1. Allgemeine Bestimmungen.

§ 103.

1. Die zur Einteilung von Erlaubniskarten der in Tarifnummer 8a bezeichneten Art zuständigen Amtsstellen (Hebestellen) werden durch die Landesregierungen bestimmt und unter Angabe ihrer Geschäftsbezirke öffentlich bekannt gemacht. Ein Verzeichnis der Amtsstellen und etwa später eintretende Änderungen sind dem Reichskanzler zur Veröffentlichung im Zentralblatte für das Deutsche Reich mitzuteilen.*)

2. Zur Erteilung von Erlaubniskarten der in Tarifnummer 8b bezeichneten Art sind sämtliche Grenzzollämter zuständig.**) Für Grenzstrecken, auf denen die Reichsgrenze mit der Zollgrenze nicht zusammenfällt, findet die Bestimmung des vorhergehenden Absatzes Anwendung.

§ 104.

Fahrzeuge, die aus einem Kraftrad und einem damit fest oder mittels Kuppelung verbundenen besonderen Sitze auf eigenem Rade oder eigenen Rädern seitlich neben dem Kraftrade bestehen, sind als Kraftwagen zu behandeln. Im übrigen ist es Frage der tatsächlichen Feststellung im einzelnen Falle, ob ein Kraftfahrzeug als Kraftwagen oder als Kraftrad anzusehen ist.***)

§ 105.

Zu den von der Abgabe befreiten Kraftfahrzeugen sind auch die Mannschaftswagen der Feuerwehren zu rechnen, sofern sie nur zu dienstlichen Zwecken benutzt werden.†)

*) Vgl. Abg. Ztrbl. 1906, 1404, 1466, 1514.
**) Vgl. GZ. § 24 Anm. 14.
***) Vgl. GZ. § 1 Anm. 14 und Anm. III.
†) Vgl. GZ. § 29 Anm. 2.

2. Lösung der Erlaubniskarte

a) für inländische Kraftfahrzeuge.

§ 106.

1. Wenn ein Kraftfahrzeug, für welches eine versteuerte Erlaubniskarte nach Tarifnummer 8a zu lösen ist, zur Personenbeförderung auf öffentlichen Wegen und Plätzen in Gebrauch genommen werden soll, ist dies mit dem Antrag auf Ausstellung der Erlaubniskarte der zuständigen Hebestelle (§ 103) schriftlich anzumelden. Als eine Ingebrauchnahme gilt nicht die Vornahme von Probefahrten, d. h. solcher Fahrten, welche von Fabriken oder Händlern mit den zum Verkaufe gestellten Fahrzeugen ohne Entgelt veranstaltet werden.*)

2. Zuständig ist die Hebestelle, in deren Geschäftsbezirke der Steuerpflichtige wohnt oder in Ermangelung eines Wohnorts sich aufhält.

3. Zur Anmeldung des Kraftfahrzeugs und zur Lösung der Erlaubniskarte ist der Eigenbesitzer des Kraftfahrzeugs verpflichtet.**) Ist dem Eigenbesitzer gegenüber ein anderer zum Besitze des Kraftfahrzeugs infolge Ermietung oder aus einem anderen Rechtsgrunde zum Gebrauch auf Zeit berechtigt, so ist für diese Zeit der andere zur Anmeldung und Lösung der Erlaubniskarte für seine Person verpflichtet, ohne Rücksicht darauf, ob für den Eigenbesitzer für den gleichen Zeitraum bereits eine Erlaubniskarte ausgestellt ist oder nicht. Die Verpflichtung des andern fällt weg, wenn ihm das Kraftfahrzeug nur zum vorübergehenden Gebrauch unentgeltlich überlassen worden und die Abgabe für die Ingebrauchnahme des Fahrzeugs bereits anderweit entrichtet ist.

4. Die Anmeldung ist innerhalb der von der obersten Landesfinanzbehörde vorgeschriebenen Frist oder, sofern eine solche Frist nicht vorgeschrieben ist, spätestens am dritten Tage vor der beabsichtigten Ingebrauchnahme zu bewirken.

5. Die Anmeldung hat nach anliegendem Muster 14 zu erfolgen. Vordrucke hierfür sind von der Hebestelle unentgeltlich zu beziehen.

---

*) Vgl. GZ. § 4 Anm. 3.

**) Vgl. GZ. § 4 Anm. 4, § 28 Anm. I A. B.

6. Der Anmeldung ist, sofern die Hebestelle nicht zugleich die zur polizeilichen Zulassung von Kraftfahrzeugen zuständige Behörde ist, eine Bescheinigung der für die Zulassung des Fahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zuständigen Polizeibehörde nach Muster 15 beizufügen.

§ 107.

1. Die Hebestelle prüft die Anmeldung auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit. Die Prüfung hat sich in der Regel auf die Feststellung zu beschränken, daß die Anmeldung mit den Angaben der polizeilichen Bescheinigung übereinstimmt.

2. Vermag sich die Hebestelle auf die im vorstehenden Absatze bezeichnete Weise von der Richtigkeit und Vollständigkeit der Anmeldung nicht genügende Überzeugung zu verschaffen, so hat sie die Angaben der Anmeldung selbständig zu prüfen. Der Anmeldende ist verpflichtet, ihr jede zu diesem Zwecke dienende Auskunft zu erteilen, die über den Erwerb des Kraftfahrzeugs in seinen Händen befindlichen Urkunden vorzulegen und auf Verlangen das Kraftfahrzeug der Hebestelle vorzuführen.

§ 108.

1. Nach geschehener Prüfung der Anmeldung setzt die Hebestelle die Stempelabgaben fest und erteilt nach deren Einzahlung eine mit Quittung über die Abgabenentrichtung versehene Erlaubniskarte (Steuerkarte) nach Muster 16. Die Karte ist aus grauem Schreibleinenersatz in der Größe von 10,5 : 15,5 cm hergestellt. Sie besitzt einen über die ganze Fläche gehenden Untergrund, der in einem wagerecht schraffierten Oval einen Reichsadler zeigt. Das Oval hat eine Höhe von 6 cm und eine Breite von 4,8 cm.

2. Die Vordrucke zu den Erlaubniskarten werden in der Reichsdruckerei hergestellt und sind durch die Landesregierungen gegen Erstattung der Herstellungskosten von dort zu beziehen. Die Preise werden vom Reichsschatzamte festgestellt.

3. Die Reichsdruckerei verabfolgt Vordrucke zu den Erlaubniskarten nur denjenigen Amtsstellen, welche ihr von den Regierungen als berechtigt zum unmittelbaren Bezuge bezeichnet sind.

4. Eine Verwendung von Stempelmarken zu der Erlaubniskarte findet nicht statt.

b) Für Kraftfahrzeuge im Auslande wohnender Besitzer.

§ 109.

1. Die Ausstellung einer Erlaubniskarte der in der Tarifnummer 8b bezeichneten Art ist alsbald nach dem Grenzübertritte bei der nächsten zuständigen Grenzzollstelle (§ 103 Abs. 2) zu beantragen. Für die Anmeldung dient das Muster 14. Der Beifügung einer Bescheinigung nach Muster 2 bedarf es nicht. Die Erteilung der Erlaubniskarte hat in Verbindung mit der gleichzeitig durch das Grenzzollamt erfolgenden polizeilichen Zulassung und Kennzeichnung des Fahrzeugs vor sich zu gehen. Die Prüfung der Anmeldung hat sich auf den Augenschein des Fahrzeugs und auf die Einsicht derjenigen Urkunden zu beschränken, auf Grund deren die Erteilung der polizeilichen Zulassungsbescheinigung erfolgt.

2. Die Erlaubniskarte (Steuerkarte), welche nach Einzahlung des festgesetzten Abgabebetrags erteilt wird, entspricht dem Muster 17. Sie ist in Buchform in zwei Ausgaben hergestellt. Die eine, von brauner Farbe und 4 Blatt enthaltend, ist für Karten mit fünftägiger Gültigkeitsdauer, die andere von ziegelroter Farbe und 6 Blatt enthaltend, für Karten mit dreißigtägiger Gültigkeitsdauer bestimmt. Stoff, Blattgröße und Untergrund sind die gleichen wie bei den Steuerkarten für das Inland. Die Karten sind mit schwarz-weiß-roter Seide geheftet; die Enden des Heftfadens sind so lang, daß sie an einer geeigneten Stelle der Außenseiten durch Siegelmarken oder in anderer geeigneter Weise befestigt werden können. Im Bedürfnisfalle sind weitere Blätter mit dem Vordrucke für Ein- und Ausgangsbescheinigungen der Erlaubniskarte anzuheften. Daß und in welchem Umfange dies geschehen, ist auf der Karte zu bescheinigen.

3. Erlaubniskarten, bei denen einzelne der für die Ein- und Ausgangsbescheinigungen bestimmten Blätter fehlen, verlieren ihre Gültigkeit zur Weiterbenutzung, sofern sich nicht zweifelsfrei ergibt, daß die fehlenden Blätter keine amtlichen Einträge enthalten haben.

§ 110.

1. Die fünf oder dreißig Tage des inländischen Aufenthalts, für welche die Erlaubniskarte für ausländische Kraftfahrzeuge Gültigkeit hat, brauchen nicht unmittelbar aufeinander zu folgen. Die Erlaubniskarte muß daher bei jedem Grenzübertritte zur Bescheinigung des Einganges oder Ausganges dem Grenzzollamte vorgelegt werden. Die Eingangsbescheinigung hat gleichzeitig das zugeteilte Kennzeichen, die Ausgangsbescheinigung, außerdem die Zahl der im Inlande zugebrachten Tage in der dafür vorgesehenen Spalte zu enthalten. Jeder auch nur teilweis im Inlande zugebrachte Kalendertag ist dabei als ein Tag des Aufenthalts im Inlande zu rechnen. Der Grenzübertritt braucht nicht immer bei demselben Amte zu geschehen.

2. Unterbleibt die Vorlegung der Erlaubniskarte beim Ausgange, so ist der ganze seit dem Tage des zuletzt bescheinigten Einganges bis zur freiwilligen Meldung dieser Unterlassung bei einem Grenzzollamt oder bis zur anderweitigen Entdeckung verflossene Zeitraum als im Inlande zugebracht anzunehmen, sofern nicht der Inhaber der Erlaubniskarte durch Eingangsbescheinigung der gegenüberliegenden fremdstaatlichen Zollstelle oder auf andere Weise den einwandsfreien Nachweis erbringt, daß der Wiederausgang zu einem früheren Zeitpunkt erfolgt ist.

§ 111.

1. Die wiederholte Ausstellung einer Erlaubniskarte mit Gültigkeit für fünf oder für dreißig Aufenthaltstage innerhalb desselben Jahreszeitraums ist unstatthaft.

2. Soll für einen ausländischen Kraftwagen, für welchen eine Erlaubniskarte mit Gültigkeit für nur fünf Aufenthaltstage ausgestellt ist, der Aufenthalt innerhalb des in der Karte bezeichneten Jahreszeitraums auf höchstens dreißig Tage verlängert werden, so ist die Ausstellung einer Karte der in Tarifnummer 8b unter Nr. 2b bezeichneten Art durch eine Anmeldung nach Muster 14 auf den Rest dieses Zeitraums zu beantragen. Der auf die zuerst gelöste Erlaubniskarte gezahlte Stempelbetrag ist in diesem Falle auf die neue Erlaubniskarte in Anrechnung zu bringen, und es sind in dieser die auf Grund

der früheren Erlaubniskarte im Inlande zugebrachten Aufenthaltstage abzuschreiben.

3. War für ein ausländisches Kraftfahrzeug eine Erlaubniskarte mit Gültigkeit für fünf oder dreißig Aufenthaltstage gelöst und soll der Aufenthalt innerhalb des in der Karte festgesetzten Jahreszeitraums auf mehr als dreißig Tage verlängert werden, so ist die Ausstellung einer Jahreskarte der in Tarifnummer 8a bezeichneten Art für den gleichen Jahreszeitraum zu beantragen. Der für die frühere Karte gezahlte Stempelbetrag ist in diesem Falle auf die neue Karte in Anrechnung zu bringen. Die Ausstellung einer Erlaubniskarte mit viermonatiger Gültigkeitsdauer (Tarifnummer 8a Abs. 2) unter Anrechnung des für die bisherige Karte (Tarifnummer 8b) gezahlten Stempelbetrags ist nur in der Art zulässig, daß der viermonatliche Zeitraum von dem ersten, auf die frühere Karte im Inlande verbrachten Aufenthaltstage an gerechnet wird, und daß er nicht über den Jahreszeitraum, für welchen die frühere Karte ausgestellt ist, hinausreicht.

4. Dem Steuerpflichtigen steht frei, für das ausländische Kraftfahrzeug an Stelle einer Erlaubniskarte der in Tarifnummer 8b bezeichneten Art sogleich eine Inlandskarte (Tarifnummer 8a) zu lösen.

5. Der Antrag auf Ausstellung der Erlaubniskarte ist in den Fällen der Abs. 3, 4 bei der nächsten zu Erteilung von Inlandskarten zuständigen Hebestelle gemäß § 106 anzubringen. Soll oder kann die Inlandskarte erst nach Eintritt des Kraftfahrzeugs in das Reichsgebiet gelöst werden, und ist die zuständige Hebestelle nicht zugleich die Grenzzollstelle, so hat die Anmeldung auch bei der Grenzzollstelle zu erfolgen. Die Grenzzollstelle ist befugt, die Hinterlegung einer der Stempelabgabe für eine Karte mit dreißigtägiger Gültigkeit entsprechenden Sicherheit zu fordern. Sie hat über die Anmeldung und die Sicherheitsleistung eine Bescheinigung zu erteilen, welche innerhalb der darin bezeichneten Frist bis zur Lösung der Inlandskarte als Ausweis gilt. Die Sicherheitsleistung ist gegen Vorweis der gelösten Inlandskarte zurückzugeben.

3. Änderungen in betreff im Gebrauche befindlicher Kraftfahrzeuge.*)

§ 112.

1. Die Polizeibehörden haben bei ihnen zur Anzeige oder sonst zu ihrer Kenntnis gelangenden Änderungen, welche in der Person oder dem Wohnorte des Eigenbesitzers eines Personenkraftfahrzeugs, in der Betriebsart oder der Anzahl der Pferdekräfte, ferner durch Umwandlung eines Lastkraftfahrzeugs in ein Personenkraftfahrzeug und umgekehrt eintreten, sowie Änderungen in der polizeilichen Kennzeichnung eines Personenkraftfahrzeugs der zuständigen Hebestelle schriftlich mitzuteilen.

2. Die Hebestelle trägt die Änderungen in die Bezirksliste (§ 118) ein. Sie setzt von einer Verlegung des Wohnorts des inländischen Steuerpflichtigen in den Bezirk einer anderen Hebestelle unter Mitteilung eines Auszugs aus der Bezirksliste die Hebestelle für den neuen Wohnort in Kenntnis. Diese hat den Eingang der Mitteilung und die Eintragung in ihre Bezirksliste der ursprünglichen Hebestelle zu bescheinigen, welche hierauf die Eintragung in der eigenen Bezirksliste löscht.

3. Soweit nach der polizeilichen Mitteilung die Neuausstellung oder die Umschreibung einer Erlaubniskarte zu erfolgen hat und ein entsprechender Antrag vom Steuerpflichtigen nicht inzwischen gestellt worden ist, hat die Hebestelle das weiter Erforderliche, gegebenenfalls auch wegen Einleitung des Strafverfahrens, zu veranlassen.

4. Betrifft die Änderung Umstände, welche zwar die Steuerpflicht nicht berühren, deren Festhaltung aber für die Feststellung der Nämlichkeit des Fahrzeugs von Bedeutung ist, so ist der Steuerpflichtige zur Vorlegung der Erlaubniskarte zu veranlassen, und es ist die Änderung in dieser zu vermerken.

5. Soweit durch die Änderung eine weitere Steuerpflicht für das Kraftfahrzeug entfällt (Erwerb durch einen Fuhrwerksbesitzer zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung, Ver-

*) Vgl. GZ. § 4 Anm. 19.

wandlung in ein Lastkraftfahrzeug, Untergang des Fahrzeugs), ist, sofern nicht eine Umschreibung der Erlaubniskarte infolge Einstellung eines anderen Kraftfahrzeugs für den bisherigen Besitzer erfolgt (§ 113), der Eintrag in der Bezirksliste nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Karte zu löschen.

§ 113.

1. Stellt der Steuerpflichtige während der Gültigkeitsdauer der Erlaubniskarte an Stelle des bisherigen ein anderes Kraftfahrzeug ein, so ist er zu dessen Anmeldung gemäß den §§ 106, 109 auch dann verpflichtet, wenn eine weitere Stempelentrichtung nicht einzutreten hat.

2. Die Umschreibung der Karte im Falle des § 56 Abs. 2 des Gesetzes hat durch die Erteilung einer neuen Erlaubniskarte, in der auf die frühere Karte Bezug zu nehmen ist, für den Rest der Gültigkeitsdauer der früheren Karte zu erfolgen. Bei Umschreibung einer Karte der in Tarifnummer 8b bezeichneten Art sind zugleich die auf Grund der früheren Karte im Inlande zugebrachten Aufenthaltstage in der neuen Karte abzuschreiben.

3. Der Einstellung eines anderen Fahrzeugs im Sinne des § 56 Abs. 2 des Gesetzes und der vorstehenden Bestimmungen ist es gleichzuachten, wenn ein Kraftfahrzeug dergestalt umgebaut wird, daß dadurch der anzuwendende Steuersatz ein anderer wird. Eine Erstattung der Steuer findet in keinem Falle statt.

§ 114.

1. Im Falle der Veräußerung (Verkauf, Tausch, Schenkung) des Kraftfahrzeugs während der Gültigkeitsdauer der Erlaubniskarte ist auf Antrag des Veräußerers an Stelle der bisherigen Karte für den Rest der Gültigkeitsdauer der letzteren eine neue Karte auf den Namen des Erwerbers ohne Abgabenentrichtung auszustellen. Bei Karten der in Tarifnummer 8b bezeichneten Art findet hierbei die Bestimmung des § 113 Absatz 2 Satz 2 entsprechende Anwendung. Dem Erwerb infolge Veräußerung ist im Sinne dieser Bestimmung der Erwerb von Todes wegen gleichzustellen. Zur Stellung des Antrags sind in diesem Falle die Erben berechtigt.

2. Der Antrag ist schriftlich mit einer Anmeldung nach Muster 14 unter Vorlegung der Erlaubniskarte, deren Umschreibung begehrt wird, bei der für den Wohn- oder Aufenthaltsort des Erwerbers zuständigen Hebestelle zu stellen. Die letztere hat, wenn die ursprüngliche Erlaubniskarte von einer andern Hebestelle ausgestellt war, diese von der Umschreibung zu benachrichtigen.

§ 115.

Wird nach den vorstehenden Bestimmungen (§§ 111, 113, 114) an Stelle der bisherigen Karte für den Rest der Gültigkeitsdauer der letzteren eine neue Karte ausgestellt, so ist bei Aushändigung der neuen Karte die bisherige Karte einzuziehen und als Beleg zur neuen Anmeldung zu nehmen.

4. Erneuerung der Erlaubniskarten.

§ 116.

Für im Gebrauche befindliche inländische Kraftfahrzeuge ist, soweit durch die Landesregierung nicht eine andere Frist vorgeschrieben ist, spätestens am dritten Tage vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der alten die Ausstellung einer neuen Erlaubniskarte bei der Hebestelle zu beantragen. Dies geschieht durch Einreichung einer Anmeldung nach Muster 14 unter Beifügung der ihre Gültigkeit verlierenden Erlaubniskarte und unter Vorlegung der polizeilichen Zulassungsbescheinigung. Sofern Zweifel darüber nicht bestehen, daß die in den vorgelegten Urkunden enthaltenen Angaben auf das Kraftfahrzeug noch zutreffen, sind diese der Steuerberechnung und der Ausstellung der neuen Karte zugrunde zu legen. Andernfalls ist eine Prüfung der Anmeldung durch Benehmen mit der Polizeibehörde vorzunehmen. Für die Anmeldung sowie für Entrichtung der Abgabe und Ausstellung der Erlaubniskarte finden die Bestimmungen in den §§ 106 ff. Anwendung.

§ 117.

1. Ist bis zum Ablaufe der Gültigkeitsdauer einer gemäß Tarifnummer 8a ausgestellten Erlaubniskarte die Erneuerung seitens des Steuerpflichtigen nicht beantragt worden, so

ist, soweit nicht die Bestimmung des § 112 Abs. 5 Platz greift, der Steuerpflichtige mit kurzer Frist hieran zu erinnern, nötigenfalls unter der Androhung, daß, vorbehaltlich der Einleitung des Strafverfahrens bei Nichterneuerung der Erlaubniskarte, die Beschlagnahme des für das Kraftfahrzeug amtlich ausgegebenen Kennzeichens bei der zuständigen Polizeibehörde werde beantragt werden. Die Erinnerung ist mit der Aufforderung zu verbinden, der Hebestelle Mitteilung zu machen, falls sich das Fahrzeug nicht mehr im Besitze des Steuerpflichtigen befindet oder davon kein die weitere Steuerpflicht begründender Gebrauch mehr gemacht wird.

2. Erledigt sich hiernach innerhalb der gesetzten Frist die Ausstellung einer neuen Karte nicht und wird auch nicht der Antrag auf Erneuerung der Erlaubniskarte gestellt, so ist entsprechend der Androhung zu verfahren.

5. **Bezirksliste.**

§ 118.

1. Über die erteilten Erlaubniskarten wird von jeder Hebestelle eine Bezirksliste nach dem Muster 18 geführt.

2. Die Polizeibehörden haben aus der von ihnen geführten Liste der zugelassenen Kraftfahrzeuge in vierteljährlichen Zeitabschnitten bis zum 5. des auf den Schluß des Kalendervierteljahrs folgenden Monats der zuständigen Hebestelle einen Auszug zu übersenden, welcher dem Anmeldungsbuche, bei Einsendung an die Direktivbehörde zur Prüfung, beizufügen ist.

Muster 14.*)

Eingegangen den .... 19......

Nr. .... des Anmeldungsbuchs.

(Amtsstempelabdruck.)

Anmeldung eines Kraftfahrzeugs

zum Zwecke der

Erteilung einer Erlaubniskarte zur Personenbeförderung auf öffentlichen Wegen und Plätzen

aus Anlaß

a) der erstmaligen Einstellung eines Kraftfahrzeugs,
b) des Ersatzes eines Kraftfahrzeugs durch ein anderes,
c) des Ablaufs der Gültigkeitsdauer einer erteilten Erlaubniskarte,
d) der Umschreibung einer Erlaubniskarte auf eine andere Person.

(Nicht Zutreffendes ist zu durchstreichen.)

*) Ausführungsbest. § 106 Abs. 5.

Anmeldung des Steuerpflichtigen

Lfd. Nr.	Des Anmeldenden		Des in Gebrauch zu nehmenden Fahrzeugs					Anträge
	Name, Stand und Wohnung	Verhältnis zum Fahrzeuge	Gattung	Herstellungsfirma	Betriebsart	Anzahl der Pferdekräfte	Eigengewicht kg	a) inbezug auf die Gültigkeitsdauer der beantragten Erlaubniskarte, b) andere
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Paul Schulze, Fabrikbesitzer zu Unkel a. Rh.	Eigentümer	Kraftwagen	Daimler-Motoren-gesellschaft zu Cannstadt	Benzinmotor	9 1/2	326	a) Auf 1 Jahr vom 15. Juli d. J. ab.

Unkel a. Rh., den 13. Juli 1906.

Paul Schulze.

oder:

Lfd. Nr.	Name, Stand und Wohnung	Verhältnis zum Fahrzeuge	Gattung	Herstellungsfirma	Betriebsart	Anzahl der Pferdekräfte	Eigengewicht kg	Anträge
	Paul Schulze, Fabrikbesitzer zu Unkel a. Rh.	Eigentümer	Kraftwagen	Daimler-Motoren-gesellschaft zu Cannstadt	Benzinmotor	14	372	a) Bis zum 14. Juli 1907. b) Ich beantrage für das neben angemeldete Kraftfahrzeug, welches an Stelle des von mir bisher benutzten Fahrzeugs (Erlaubniskarte Nr. 10 des Hauptsteueramts Neuwied vom Jahre 1906) tritt, Ausstellung einer Erlaubniskarte auf den Rest der Gültigkeitsdauer der vorbezeichneten, hiermit eingereichten Erlaubniskarte unter Anrechnung der bereits gezahlten Stempelsteuer.

Unkel a. Rh., den 20. September 1906.

Paul Schulze.

Ergebnisse der Prüfung der Anmeldung						Abgabenberechnung					Bemerkungen
Des angemeldeten Fahrzeugs						Es sind zu erheben				Der Betrag in Sp. 19 ist nachgewiesen im Einnahmebuch unter Nr.	
							für die Pferdekräfte (Sp. 13)		insgesamt Sp. 16 + Sp. 18		
Gattung	Herstellungsfirma	Betriebsart	Anzahl der Pferdekräfte	Eigengewicht kg	polizeiliches Kennzeichen	Grundbetrag M	im einzelnen M	zusammen M	M		
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Wie in Sp. 4—8 angemeldet					I. Z. 42	50 —	3 —	30 —	80 —	36	Erlaubniskarte Nr. 10 der Bezirksliste erteilt auf die beantragte Zeitdauer.

Neuwied, den 14. Juli 1906.

Königliches Hauptsteueramt.

(Amtsstempelabdruck.) (Unterschriften.)

oder:

Gattung	Herstellungsfirma	Betriebsart	Anzahl der Pferdekräfte	Eigengewicht kg	polizeiliches Kennzeichen	Grundbetrag M	im einzelnen M	zusammen M	insgesamt M	Einnahmebuch Nr.	Bemerkungen
Wie in Sp. 4—8 angemeldet					I. Z. 42	100 —	5 —	70 —	170 —		Erlaubniskarte Nr. 25 der Bezirksliste erteilt auf die beantragte Zeitdauer.
Anzurechnen sind auf Grund der beiliegenden außer Kraft tretenden Erlaubniskarte . .						— —	— —	— —	80 —		
bleiben noch zu erheben . .						— —	— —	— —	90 —	95	

Neuwied, den 22. September 1906.

Königliches Hauptsteueramt.

(Amtsstempelabdruck.) (Unterschriften.)

Muster 15.

Beleg

zur Anmeldung Nr. ....

Das **Königliche Hauptsteueramt** zu **Neuwied** wird hierdurch benachrichtigt, daß bei der polizeilichen Prüfung eines Kraftfahrzeugs, dessen Zulassung und Kennzeichnung seitens des **Fabrikbesitzers Paul Schulze** zu **Unkel a. Rh.** beantragt worden ist, nachstehende Ergebnisse festgestellt worden sind:

Name, Stand, Wohnort des Eigentümers	Des geprüften Kraftfahrzeugs					Bemerkungen
	Gattung	Herstellungsfirma	Betriebsart	Anzahl der Pferdekräfte	Eigengewicht kg	
Paul Schulze, Fabrikbesitzer zu Unkel a. Rh.	Kraftwagen	Daimler-Motoren-Gesellschaft zu Cannstatt	Benzinmotor	$9\frac{1}{2}$	326	

Das vorstehend bezeichnete Kraftfahrzeug ist für den Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zugelassen und wird nach Vorlegung*) der ordnungsmäßig versteuerten Erlaubniskarte das polizeiliche Kennzeichen **IZ 42** zugeteilt erhalten.

Unkel a. Rh., den **12. Juli 1906.**

Die Polizeibehörde.
N.

*) Ist die Steuerkarte schon gelöst, so ist der Vordruck entsprechend zu ändern; auch sind die Nummern der Karte anzugeben.

Muster 16. (Seite 1.) Farbe der Karte: grau.

Steuerkarte

gültig auf die Zeit vom .... 19...... bis .... 19 ....

ausgestellt für

.... in ....

zu dem nachstehend beschriebenen Kraftfahrzeuge:

Polizeiliches Kennzeichen	Art des Fahrzeugs Hersteller	Betriebsart	Anzahl der Pferdekräfte	Eigengewicht	Eigenbesitzer
			in Buchstaben:		

Zur Beachtung: Diese Steuerkarte ist bei der Benutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen stets mitzuführen und den Zoll- und Steuerbeamten sowie den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

(Seite 2.)

(Nicht Zutreffendes ist zu durchstreichen)

Von .... **ist die Reichsstempelabgabe für das vorseitig beschriebene Kraftfahrzeug auf die Gültigkeitsdauer dieser Karte mit**

M **Pf**

in Buchstaben: **M** **Pf**

entrichtet worden. —

— Diese Steuerkarte tritt an Stelle der Steuerkarte Nr. .... **der Bezirksliste de** .... **in** .... **— Eine Abgabe war hierbei nicht zu erheben. —**

Nr. .... **der Bezirksliste.**

Nr. .... **des Einnahmebuchs.**

Amts-
stempel-
abdruck

.............................., den .... 19....

(Hebestelle) ....

(Unterschriften) ....

Zur Beachtung: **Überläßt der Eigenbesitzer das Kraftfahrzeug auf Zeit einem anderen zu Besitz, so hat auf diese Zeit auch der andere für seine Person eine Steuerkarte zu lösen, sofern es sich nicht bloß um eine unentgeltliche Überlassung zum vorübergehenden Gebrauche handelt.**

Muster 17. (Seite 1.)

Farbe der Karte: bei 5 tägigen braun.
„ 30 „ ziegelrot.

Steuerkarte

gültig für .... Aufenthaltstage im Inlande während der Zeit vom

.... 19...... bis zum .... 19......

ausgestellt für

....

zu dem nachstehend beschriebenen Kraftfahrzeuge:

(Art und Betriebsart des Fahrzeugs) ....

(Besondere Kennzeichen: Fabrikmarke, Pferdekräfte, Eigengewicht) ....

....

....

Zur Beachtung: Diese Steuerkarte ist bei der Benutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen stets mitzuführen und den Zoll- und Steuerbeamten sowie den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen. Sie muß bei jedem Grenzübertritte zur Bescheinigung des Ein- oder Ausganges dem Grenzzollamte vorgelegt werden.

(Seite 2.)

Von ist die

Reichsstempelabgabe für das vorseitig beschriebene Kraftfahrzeug auf die Gültigkeitsdauer dieser Karte mit

M Pf

in Buchstaben: M Pf

entrichtet worden.

Diese Steuerkarte tritt an Stelle der Steuerkarte Nr. der Bezirksliste de

in . Eine Abgabe war hierbei nicht zu erheben. —

Nr. der Hebeliste , den 19

Amts-
stempel-
abdruck

(Hebestelle)

Nr. des Einnahmebuchs. (Unterschriften)

(Seite 3 ff.)

Eingegangen am	Polizeiliches Kennzeichen:	Ausgegangen am	Zahl der Tage
.... 19....		.... 19....	
Eingegangen am	Polizeiliches Kennzeichen:	Ausgegangen am	
.... 19....		.... 19....	
		Zusammen	....

Eingegangen am	Polizeiliches Kennzeichen:	Ausgegangen am	Zahl der Tage
.... 19....		.... 19....	
Eingegangen am	Polizeiliches Kennzeichen:	Ausgegangen am	
.... 19....		.... 19....	
		Zusammen	....

d)

Allgemeine Verfügung des Finanzministers, betreffend das **Zusammenwirken der Polizei- und Steuerbehörden** bei Erteilung von Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge (Abg.-Ztrbl. 1906, Seite 1155—1157).

Der Finanzminister. Berlin, den 28. Juni 1906.
J.-Nr. III, 10251.

Nach §§ 1, 8 des Reichsgesetzes, betreffend die Ordnung des Reichshaushalts und die Tilgung der Reichsschuld vom 3. Juni 1906 treten mit diesem auch die Vorschriften des Reichsgesetzes wegen Änderung des Reichsstempelgesetzes vom gleichen Tage am 1. Juli l. J. in Kraft. In Gemäßheit des § 40 q des letzteren Reichsgesetzes (RG.-Bl. S. 642) und der vom Bundesrat beschlossenen Ausführungsbestimmungen zu der Tarifnummer 8 und den §§ 53 bis 62 des Reichsstempelgesetzes (Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge) haben die Polizeibehörden mit den zur Erteilung der Erlaubniskarten im Sinne der Tarifnummer 8a zuständigen Steuerbehörden im Interesse einer zuverlässigen Prüfung der Richtigkeit der Anmeldungen der Steuerpflichtigen und zur Überwachung der sonstigen für die Steuerpflicht erheblichen Vorgänge in folgender Weise zusammenzuwirken:

I. Die Zuteilung oder die Ausgabe der Kennzeichen für Kraftfahrzeuge darf fortan nur gegen Vorlegung der ordnungsmäßig **versteuerten Erlaubniskarten** erfolgen (§ 40q Abs. 1 des Gesetzes wegen Änderung des Reichsstempelgesetzes).

II. Die Polizeibehörden haben über den Antrag auf Zulassung und Kennzeichnung eines Kraftfahrzeuges eine **Bescheinigung** nach anliegendem Muster*) zum Zwecke der Beantragung der Erlaubniskarte bei der Steuerbehörde an den hierzu Verpflichteten auszustellen.

Bei der Beantragung der Erlaubniskarte für das Kraftfahrzeug eines im **Ausland** wohnenden Besitzers bedarf es der vorgedachten polizeilichen Bescheinigung nicht, da nach den

*) Abgedruckt vorn zu § 5 GZ. Anm. 6.

am 1. Oktober l. J. in Kraft tretenden, vom Bundesrat beschlossenen Grundzügen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen die polizeilichen Kennzeichen für Kraftfahrzeuge der letzteren Art auf den Grenzzollämtern ausgegeben werden.

III. Die Polizeibehörden haben bei ihnen zur Anzeige oder sonst zu ihrer Kenntnis gelangenden **Änderungen,** welche in der Person oder dem Wohnorte des Eigentümers eines Personenkraftfahrzeugs, in der Umwandlung eines Lastkraftfahrzeugs in ein Personenkraftfahrzeug und umgekehrt, ferner in der Betriebsart oder der Anzahl der Pferdekräfte eintreten, sowie Änderungen in der polizeilichen Kennzeichnung eines Personenkraftfahrzeugs der zuständigen Steuerbehörde schriftlich mitzuteilen.

IV. Im Falle der nicht rechtzeitigen Lösung einer neuen Erlaubniskarte durch den Verpflichteten hat die Polizeibehörde auf Antrag der Steuerbehörde das für das Kraftfahrzeug amtlich ausgegebene Kennzeichen zu **beschlagnahmen** (§ 40 q Abs. 2 des Gesetzes wegen Änderung des Reichsstempelgesetzes).

V. Die Polizeibehörden haben aus der von ihnen geführten Liste der zugelassenen Kraftfahrzeuge in vierteljährlichen Zeitabschnitten bis zum 5. des auf das Kalendervierteljahr folgenden Monats der zuständigen Steuerbehörde einen Auszug zu übersenden.

Zu der unter Nr. 1 gedachten Bescheinigung bemerken wir, daß deren Fassung dem Inhalte der Anzeige entspricht, welche nach den vom Bundesrat beschlossenen Grundzügen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, wegen deren Einführung demnächst Verfügung ergeht, von den Besitzern der Kraftfahrzeuge zu erstatten sein wird.*) Der größere Teil der in dem Bescheinigungsformular vorgesehenen Angaben steht den Polizeibehörden schon jetzt nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften der bestehenden Polizeiverordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zur Verfügung und die übrigen Angaben dürften im allgemeinen ohne Schwierigkeit durch Befragung der Anmeldenden beschafft werden können.

*) Siehe vorn S. 96.

Mit Rücksicht auf das bevorstehende Inkrafttreten der neuen Bestimmungen des Reichsstempelgesetzes ersuchen wir, die nachgeordneten Behörden gefälligst umgehend mit entsprechender Weisung zu versehen.

Berlin, den 22. Juni 1906.

Der Finanzminister.

Der Minister des Innern. Der Minister der öffentl. Arbeiten.

An sämtliche Herren Regierungspräsidenten.

FM. III. 9571 M. d. J.; IIa. 956. M. d. ö. A.; III. B. 3. 812.

Abschrift vorstehender Verfügung nebst Anlage erhalten Eure Hochwohlgeboren zur Kenntnisnahme und weiteren Anordnung.

e)

Allgemeine Verfügung des Finanzministers, betreffend die Lösung von Steuerkarten für **gemietete** Kraftfahrzeuge (Abg.-Ztrbl. 1906, Seite 1521).

Der Finanzminister. Berlin, den 17. Novbr. 1906.
J. Nr. III 18893.

Im Personenfuhrwerksbetriebe können Kraftfahrzeuge einmal in der Weise gewerbsmäßige Verwendung finden, daß der Fuhrwerksbesitzer für die Dauer der entgeltlichen Überlassung des Fahrzeugs nicht nur dessen Unterhaltung, insbesondere die Speisung des Motors, übernimmt, sondern auch den Führer des Fahrzeugs (Chauffeur) stellt. In diesen Fällen handelt es sich um einen reinen Dienstvertrag und dies Verhältnis liegt, soviel hier bekannt geworden, den Fällen regelmäßig zu Grunde, in denen auch außerhalb des Droschkenbetriebs Kraftfahrzeuge als „Mietwagen" auf Zeit, sei es stundenweise, sei es auf Tage, Wochen oder selbst Monate, seitens der Fuhrgeschäfte zur Verfügung gestellt werden. Denkbar ist indessen auch, daß das Kraftfahrzeug in der Weise vermietet wird, daß der Mieter auf eigene Rechnung und Gefahr das vermietete Fahrzeug selbst führt oder durch einen von ihm gestellten Chauffeur führen läßt.

Nach der Befreiungsvorschrift unter 2 in Nr. 8 des Reichsstempeltarifs findet Befreiung von der Stempelabgabe hin-

sichtlich solcher Fahrzeuge statt, die ausschließlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen. Soweit dies nicht der Fall ist, liegt die Verpflichtung zur Lösung einer tarifmäßig versteuerten Erlaubniskarte nach § 54 des Reichsstempelgesetzes dem Eigenbesitzer des Kraftfahrzeugs, und wenn ihm gegenüber auf Zeit ein anderer zum Besitze berechtigt ist, auf diese Zeit dem andern ob.

Der Herr Reichskanzler teilt mit mir die Meinung, daß die Befreiungsvorschrift auf den oben erwähnten ersten Fall Anwendung zu finden hat, daß in dem dort erwähnten zweiten Falle aber der Mieter des Kraftfahrzeugs zur Lösung einer versteuerten Erlaubniskarte verpflichtet ist. In dem ersten Falle bildet die Personenbeförderung den Inhalt des Vertrags. Der sogenannte Mieter wird auch für die Dauer der Benutzung des Fahrzeugs nicht zum Besitze des Fahrzeugs dem Eigentümer gegenüber berechtigt, der den Besitz vielmehr durch seinen Chauffeur fortsetzt (BGB. § 855). Im zweiten Falle dagegen ist die Gewährung des Fahrzeugs Gegenstand des Vertrages und der Mieter ist für die Dauer der Mietzeit dem Fuhrwerksbesitzer gegenüber zum Besitze berechtigt (vgl. BGB. § 868). Den letzteren Fall hat der Gesetzgeber nach der Begründung zu dem Entwurf eines Gesetzes wegen Änderung des Reichsstempelgesetzes mit der Steuerpflicht treffen wollen, um einer Umgehung der Abgabe vorzubeugen, die dadurch bewirkt werden könnte, daß jemand sich von einem Fuhrwerksbesitzer, für den eine Entrichtung der Abgabe nicht in Frage kommt, ein Kraftfahrzeug zur ausschließlichen eigenen Benutzung anstelle eines eigenen Kraftwagens für die Dauer ermietet. Daß bei der Ermietung des Fahrzeugs auf nur kurze Dauer in der gesetzlich bestehenden Pflicht zur Lösung einer Steuerkarte eine Härte liegen kann, ist nicht zu verkennen; bei der großen Seltenheit solcher Fälle hat der Gesetzgeber sich nicht veranlaßt gefunden, hierfür mildernde Bestimmungen zu treffen. Eine gewisse Abschwächung liegt indessen darin, daß die wiederholte Benutzung desselben Fahrzeugs innerhalb der Gültigkeitsdauer der Erlaubniskarte durch dieselbe Person steuerfrei sein würde.

Eure Hochwohlgeboren ersuche ich, das hiernach Erforderliche anzuordnen.

f)

Allgemeine Verfügung des Finanzministers, betreffend die steuerfreie Benutzung von Kraftfahrzeugen zu Fahrten, die eine die Steuerpflicht begründende Ingebrauchnahme des Fahrzeugs nicht darstellen. (Abg.-Ztrbl. 1907, 36.)

Der Finanzminister. Berlin, den 19. Januar 1907.
J.-Nr. III. 908.

Nach § 53 Absatz 1 des Reichsstempelgesetzes wird die Abgabenpflicht nach Nr. 8 des Tarifs durch die Ingebrauchnahme der der Beförderung von Personen dienenden Kraftfahrzeuge zum Befahren öffentlicher Wege und Plätze begründet. Es sollen aber als eine Ingebrauchnahme im Sinne des Gesetzes nicht **Probefahrten** gelten, nach § 106 Abs. 1 Satz 2 der Ausführungsbestimmungen also nicht solche Fahrten, welche von Fabriken oder Händlern mit den zum Verkaufe gestellten Fahrzeugen ohne Entgelt veranstaltet werden.

Von beteiligter Seite ist geltend gemacht worden, daß diese Begriffsbestimmung für die nach § 53 Abs. 1 des Gesetzes steuerfrei zu lassenden Fahrten von Kraftfahrzeugen zu eng gefaßt sei und den Bedürfnissen der Industrie nicht genüge.

Der angegebene Begriff der Probefahrten ist in Übereinstimmung mit den Ausführungen auf Seite 34 der Begründung zum Regierungsentwurf aufgestellt und nach diesem muß bis auf weiteres davon ausgegangen werden, daß die Begriffsbestimmung allerdings hat erschöpfend sein wollen. Auf der anderen Seite ergibt der Wortlaut des Gesetzes keinen Anhalt, daß die im § 53 hervorgehobenen Probefahrten die einzigen Fahrten darstellen, die nicht als eine Ingebrauchnahme im Sinne des Gesetzes sollen angesehen werden dürfen. Hiernach kann — unbeschadet der Aufrechterhaltung jener Begriffsfestsetzung und ohne daß es einer Änderung der Ausführungsbestimmungen bedarf — im Wege der Auslegung bestimmt werden, ob und bei welchen sonstigen Fahrten eine Ingebrauchnahme im Sinne des Gesetzes nicht als vorliegend anzunehmen ist.

Da nach dem Gesetze die Steuerpflicht nur für die der Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeuge besteht, darf

unbedenklich davon ausgegangen werden, daß von einer „Ingebrauchnahme" solange nicht die Rede sein kann, als das Kraftfahrzeug zur Personenbeförderung noch nicht in Dienst gestellt ist.

Im Einverständnisse mit dem Herrn Reichskanzler werden hiernach als Fahrten, die eine die Steuerpflicht begründende Ingebrauchnahme des Fahrzeugs nicht darstellen, die folgenden Fälle bezeichnet:

1. Das Einfahren der Fahrzeuge nach erfolgter Zusammenstellung der maschinellen Teile durch den Inhaber der Fabrik oder seine Angestellten, soweit durch das Einfahren erst die Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs festgestellt werden soll. Das Gleiche gilt von Kraftfahrzeugen, die einer Fabrik oder Reparaturwerkstätte zur Ausbesserung übergeben und von dieser nach erfolgter Ausbesserung auf ihre Gebrauchsfähigkeit erprobt werden;

2. Fahrten, welche zur technischen Erprobung eigener oder fremder Konstruktionen an den Fahrzeugen oder deren Zubehörteilen von der Fabrik veranstaltet werden, vorausgesetzt, daß die Fahrzeuge nicht gleichzeitig dem Fabrikanten oder seinen Angestellten zu persönlichem Gebrauche zu dienen bestimmt sind;

3. Fahrten, welche Händler mit den von ihnen zum Wiederverkaufe bezogenen Fahrzeugen vornehmen, um deren Gebrauchsfähigkeit festzustellen, bevor das Kraftfahrzeug zum Verkaufe gestellt wird.

Eine Steuerpflicht liegt ferner nicht vor,

4. wenn ein im Auslande schadhaft gewordenes aber noch bewegungsfähiges Kraftfahrzeug unter Benutzung seiner Triebkraft vom Führer nach der im Inlande gelegenen Ausbesserungsstelle gefahren, dort wiederhergestellt, auf öffentlichen Wegen oder Plätzen des Inlandes erprobt und wieder über die Grenze zurückgefahren wird, ohne daß im übrigen eine Beförderung von Personen im Inlande stattfindet. Eine solche Beförderung von Personen würde ich aber allerdings dann als vorliegend erachten, wenn zwar nur der Führer des Fahrzeugs auf diesem fährt, das Fahrzeug aber zu seiner Beförderung bestimmt ist, weil er etwa einen Auftrag des

Besitzers am dritten Orte auszuführen hat und die Ausbesserung nur gelegentlich dieser Reise mitbesorgt oder überhaupt nur zum Vorwande der Fahrt benutzt wird.

Dagegen kann eine Steuerfreiheit nicht anerkannt werden für Fahrten, die zur Anlernung eines Fahrers bestimmt sind, da in diesen Fällen kein Zweifel über die Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs besteht.

Was die Probefahrten im Sinne des § 106 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen anlangt, so haben als steuerfreie Probefahrten diejenigen Fahrten zu gelten, die ein Kaufliebhaber mit einem Fahrzeuge vor endgültigem Abschlusse des Kaufes vornimmt. Dabei sind den Probefahrten aber auch solche zuzuzählen, welche nicht mit den zum Verkaufe gestellten Fahrzeugen selbst, sondern mit sogenannten Typenfahrzeugen, d. h. mit solchen veranstaltet werden, welche als Proben für die zu liefernden Fahrzeuge lediglich dazu dienen, den Kaufliebhabern den Gang, die Leistungsfähigkeit usw. des Typs vorzuführen. Die Eigenschaft als Probefahrt in dem hier in Rede stehenden Sinne ist dagegen zu verneinen bei solchen von Fabrikanten oder Händlern allein oder mit anderen unternommenen Fahrten, die darauf abzielen, dem Publikum allgemein die zum Verkaufe gestellten Fahrzeuge vorzuführen, um erst die Kauflust anzuregen (sogenannte Reklamewagen), und ebenso bei solchen Fahrten, die vorgenommen werden, um das Fahrzeug einer bestimmten Person anzubieten, bei welcher Kauflust vermutet wird, die sich aber noch gar nicht an den betreffenden Fabrikanten oder Händler gewandt hat.

Euer Hochwohlgeboren ersuche ich, dem Vorstehenden gemäß verfahren zu lassen. Dabei überlasse ich Ihnen, ob und welche Überwachungsmaßregeln für die Fälle 1 bis 3 anzuordnen sein möchten. Für den Fall 4 ist die Bewilligung der Steuerfreiheit davon abhängig zu machen, daß der Fahrer die nächstgelegene zur Ausgabe polizeilicher Kennzeichen usw. befugte Zollstelle aufsucht, dort den Sachverhalt angibt und nach der Hinterlegung der Steuer eine zollbehördliche Bescheinigung erhält, die er bei der Fahrt zur Reparaturstätte und bei der Rückkehr über die Grenze als Ausweis mit sich zu führen hat. Die Erteilung der Bescheinigung usw. wird mit dem zur Regelung der Zollfrage stattfindenden vormerk-

lichen Verfahren behufs Festhaltung der Nämlichkeit des Fahrzeugs zweckmäßig zu verbinden sein. Die Bescheinigung wird kurze Angaben über Art und voraussichtliche Dauer der Reparatur, die Bezeichnung der Reparaturwerkstätte und des nächsten dahin führenden, vom Fahrer bei der Hin- und Rückfahrt innezuhaltenden Weges sowie die Bestimmung einer Frist, bis zu der das Fahrzeug wieder auszuführen ist, enthalten müssen. Die Rückerstattung des hinterlegten Steuerbetrags wird, wenn keine sonstigen Bedenken vorliegen, nach Prüfung des Sachverhalts auf Grund einer bei der Wiederausfuhr von dem Fahrer vorzulegenden Bescheinigung der Reparaturwerkstätte über die Art der Reparatur und den Zeitpunkt der Ablieferung des reparierten und wiedereingefahrenen Fahrzeugs erfolgen. Das Wiedereinfahren muß unter Innehaltung der in dieser Beziehung geltenden Vorschriften durch die Reparaturwerkstätte selbst erfolgen. Die Zollstellen können für den Fall, daß sie die von dem Fahrer bei dem Eingange bezeichnete Reparaturwerkstätte infolge begründeter Bedenken nicht für vertrauenswürdig halten, für befugt erklärt werden, dem Fahrer bei dem Eingang aufzugeben, an Stelle der Bescheinigung der Reparaturwerkstätte eine entsprechende ortspolizeiliche Bescheinigung bei der Wiederausfuhr vorzulegen.

Den in Betracht kommenden Polizeibehörden wollen Sie von dem Inhalt der vorstehenden Verfügung und den von Ihnen in dieser Veranlassung etwa getroffenen Anordnungen Kenntnis geben.

g)

Entscheid des RG. in Sachen c. Reitz und Schenk (LG. Aschaffenburg. MW. 1907, 571. AW. 1907, Nr. 89): Nur die Vorführung vor bestimmten Kauflustigen ist steuerfrei, nicht vor dem Publikum im allgemeinen. Wird neben der Probe noch ein anderer Zweck verfolgt, z. B. Besuch der Kirchweih und Anregung des Publikums, dann steuerpflichtig.

h)

Allgemeine Verfügung des Finanzministers, betreffend die Berechnung der **Pferdekräfte** bei älteren Kraftfahrzeugen. (Abg.-Zentralbl. 1907, Nr. 4, Seite 38).

Der Finanzminister. Berlin, den 22. Januar 1907.
J.-Nr. III. 1004.

Nach meiner Rundverfügung vom 28. Juli 1907, III 11875 soll für die Berechnung der Pferdekräfte der am 1. Juli 1906 bereits im Gebrauch befindlichen Kraftfahrzeuge im allgemeinen diejenige Anzahl maßgebend sein, die in der am Kraftfahrzeug in der Regel befindlichen Fabrikmarke angegeben ist, und wenn der Steuerpflichtige eine geringere Anzahl von Pferdekräften behauptet, ihm überlassen bleiben, durch eine einwandfreie Bescheinigung eines Sachverständigen die wirkliche Anzahl der Pferdekräfte nachzuweisen. Es hat sich indessen herausgestellt, daß es mit großen Schwierigkeiten verbunden ist, Bescheinigungen anderer Sachverständiger herbeizuschaffen, als des Fabrikanten, in dessen Fabrik das Fahrzeug gefertigt ist, oder eines seiner Angestellten, da die Unterlagen für die Berechnung der Pferdekräfte nur nach Demontierung des Fahrzeugs und Öffnung der Zylinder würde gewonnen werden können. Der Herr Reichskanzler (Reichsschatzamt) hat sich daher damit einverstanden erklärt, daß auch bei solchen älteren Fahrzeugen Bescheinigungen der inländischen Fabriken, die das Fahrzeug hergestellt haben, als genügend angesehen werden, und von der Beibringung von Bescheinigungen anderer Sachverständigen Abstand genommen werde. In der Bescheinigung hat die Fabrik zugleich zu erklären, daß seit der Herstellung des Fahrzeugs nach ihrer Kenntnis keine die Leistungsfähigkeit beeinflussende Veränderung mit dem Fahrzeug vorgenommen ist. Dagegen mag bei der Unwahrscheinlichkeit derartiger Veränderungen, falls nicht besondere Umstände für das Gegenteil sprechen, davon abgesehen werden zu verlangen, daß das Fahrzeug vor Ausstellung der Bescheinigung von neuem der Fabrik vorgeführt werde.

Eure Hochwohlgeboren wollen die in Betracht kommenden Ämter hiernach mit Anweisung versehen.

i)

Allgemeine Verfügung des Finanzministers, betreffend die steuerliche Behandlung der zur **Ausbesserung** oder zu **Ausstellungen** eingehenden Kraftfahrzeuge.

Vom 7. Juni 1907.
(Abg.-Zentralbl. S. 190).

In der im Einverständnis mit dem Herrn Reichskanzler erlassenen Verfügung vom 19. Januar cr. III 908 ist ausgesprochen, daß eine Stempelpflicht nicht vorliegt, wenn ein im Auslande schadhaft gewordenes, aber noch bewegungsfähiges Kraftfahrzeug unter Benutzung seiner Triebkraft vom Führer nach der im Inlande gelegenen Ausbesserungsstelle gefahren, dort wieder hergestellt, auf öffentlichen Wegen oder Plätzen des Inlandes erprobt und wieder über die Grenze zurückgefahren wird.

Das Gleiche hat, wie ich im Einvernehmen mit dem Herrn Reichskanzler annehme, auch dann zu gelten, wenn das Kraftfahrzeug zur Ausbesserung auf der Eisenbahn eingeht und nach der Wiederherstellung unter Benutzung seiner Triebkraft vom Führer zurückgefahren wird, ohne daß im übrigen eine Beförderung von Personen im Inlande stattfindet. Zur Kontrolle darüber, daß letzteres nicht geschehen ist, wird es im allgemeinen genügen anzuordnen, daß dasjenige, was in der vorerwähnten Verfügung unter 4 bemerkt ist, auch auf die zur Ausbesserung auf der Eisenbahn eingehenden Kraftfahrzeuge mit der Maßgabe sinngemäße Anwendung finde, daß bei diesen von einer Hinterlegung der Stempelsteuer beim Grenz-Eingangsamt abzusehen ist. In gleicher Weise ist auch bei den zu Ausstellungen eingehenden — nicht der Beförderung von Personen dienenden — Kraftfahrzeugen zu verfahren, nur daß in diesem Falle an die Stelle einer Bescheinigung der Ausbesserungsanstalt eine Bescheinigung der Ausstellungsleitung zu treten hat.

k)

In Ansehung derjeniegn Kraftfahrzeuge von im Auslande wohnenden Besitzern, die über das Großherzogtum **Luxemburg** oder aus diesem zur vorübergehenden Benutzung in das deutsche Reichsgebiet eingehen, wird die Reichsstempelabgabe

von Erlaubniskarten für Rechnung des Reichs von den Großherzoglich Luxemburgischen Zollstellen erhoben. Befugt zur Ausstellung der Erlaubniskarten nach Ziffer 8b des Tarifs zum Reichsstempelgesetz vom 3. Juni 1906 sind sämtliche Luxemburgische Grenzzollämter und das Hauptzollamt zu Luxemburg (Zentralblatt fürs Deutsche Reich 1907, 297).

l)

Bekanntmachung der Bundesratsbestimmungen vom 10. Mai 1907 betreffend steuerliche Erleichterungen für ausländische Kraftfahrzeuge aus Anlaß des Internationalen Kaiserpreisrennens im Taunus: siehe Zentralblatt für das Deutsche Reich 1907, 225.

m)

Der wesentliche Unterschied zwischen Kraftrad und Kraftwagen

wird nach einem Erlasse des Reichsschatzamts darin gesucht werden müssen, daß bei ersterem noch eine Einrichtung (Pedale) vorhanden sein muß, vermöge deren der Fahrende und bei mehreren Sitzen jeder der Sitzenden das Fahrzeug auch durch eigene (Muskel-) Kraft fortzubewegen in der Lage ist. Daher wird unter anderem ein Kraftrad, das mit einem seitlich davon befindlichen Fahrrade durch Kuppelung verbunden ist, wie dies bei der sogenannten Venikuppelung geschieht, nicht als Kraftwagen gelten können, und in diesem Sinne wird auch § 104 Satz 1 der Ausführungsbestimmungen verstanden werden müssen, da es sich bei dem angekuppelten Fahrrade nicht bloß um einen seitlich vom Kraftwagen angebrachten Sitz auf eigenen Rädern, sondern um ein selbständiges Fahrrad handelt. Als Kraftwagen wird anderseits jedes Kraftfahrzeug steuerlich zu behandeln sein, mit welchem ein Sitz verbunden ist, von dem aus beim Mangel besonderer Vorrichtungen das Fahrzeug nicht durch eigene Kraft des Sitzenden in Bewegung gesetzt werden kann. Es wird also auch z. B. ein Kraftdreirad, das mit einem abnehmbaren zweiten Sitze der vorbezeichneten Art zur Mitführung einer weiteren Person versehen ist, als Kraftwagen zu versteuern sein.

Wird ein Kraftrad mit einem Beiwagen (Vorsteck-, Seiten-, Anhängewagen) verbunden, so wird die Frage auftreten, ob hierdurch ein Kraftwagen im Sinne des Reichsstempelgesetzes entsteht, außerdem ob die Art der Verbindung als wesentlich anzusehen sei. Es versteht sich ohne weiteres, daß ein Kraftrad nicht schon dadurch zum Kraftwagen wird, daß ihm ein Beiwagen auf eigenen Rädern mit Riemen oder Ketten angehängt wird. Vielmehr wird eine Verbindung vorhanden sein müssen, vermöge deren bei der gewöhnlichen motorischen Kraftentwicklung eine sichere und gleichmäßige Fortbewegung auch des Beiwagens möglich ist. Es wird also, wie nach § 104 Absatz 1 für den Seitenwagen so auch für Krafträder mit Vorsteck- und Anhängewagen eine feste Verbindung oder eine Verbindung mittels Kuppelung die Voraussetzung für die Besteuerung als Kraftwagen zu bilden haben. Hierzu ist von sachverständiger Seite erklärt worden, daß als Kuppelung in diesem Sinne nicht schon eine Verbindung mittels einfacher Öse und eines Vorsteckers angesehen werden könne, daß vielmehr eine ordentliche maschinelle Kuppelung vorhanden sein müsse. Der Staatssekretär des Reichsschatzamts kann sich hiermit wohl einverstanden erklären, wenn der Begriff der maschinellen Kuppelung hinreichend bestimmt ist, etwa dadurch, daß die Verbindung nicht durch einfachen Handgriff, sondern nur mittels eines Werkzeugs gelöst werden kann.

Es wird von beteiligter Seite geltend gemacht, daß die Anwendung der höheren Steuersätze für Kraftwagen gegenüber dem Steuersatze für Krafträder eine Steigerung der Steuer bedeutet, die zu dem Werte eines Beiwagens in keinem Verhältnis stehe, und daß die Anschaffungskosten eines Kraftrades mit Beiwagen gegenüber den Kosten eines ausschließlich als Kraftwagen gebauten Kraftfahrzeugs von gleicher Pferdestärke außerordentlich viel geringer sei, so daß die Anwendung des gleichen Steuersatzes die ersteren Fahrzeuge ganz ungleichmäßig mehr belaste. Das Vorhandensein eines erheblichen Preisunterschieds scheint zwar bei den jetzt im Gebrauche befindlichen Fahrzeugen anerkannt werden zu müssen. Indessen ist bei der Einstellung des niedrigen Stempelsatzes für Krafträder nicht der Gesichtspunkt des

Kostenunterschieds allein, sondern daneben auch die Rücksicht darauf maßgebend gewesen, daß die Krafträder weniger als die Kraftwagen einem reinen Luxusbedürfnisse dienen, vielmehr auch im Geschäftsleben — als Beförderungsmittel zur entfernten Arbeitsstätte, zu Botenfahrten und dergleichen — weitgehende Verwendung finden. Diese Rücksicht trifft aber bei Krafträdern mit besonderem Sitze zur Mitnahme einer zweiten Person außer dem Fahrenden nicht oder doch nur in geringem Maße zu. Auch wird bei der in Rede stehenden Begriffsfestsetzung nicht außer acht zu lassen sein, in welcher Weise in den nebenher gehenden polizeilichen Vorschriften zwischen Krafträdern und Kraftwagen unterschieden wird.

Der Staatssekretär des Reichsschatzamts würde daher nur dann geneigt sein, einer grundsätzlich anderen Begriffsabgrenzung näher zu treten, wenn sich ergeben sollte, daß die Besitzer von Krafträdern lediglich mit Rücksicht auf die steuerliche Belastung in erheblichem Umfange von dem Gebrauch angeschaffter Beiwagen oder von der Anschaffung von solchen künftig absehen, wenn also die Anwendung der Steuersätze für Kraftwagen einerseits eine Schädigung der Industrie herbeiführen, anderseits für die Reichskasse keinen finanziellen Vorteil bringen würde, und wenn außerdem eine solche andere Begriffsabgrenzung sich auch für die polizeilichen Vorschriften als anwendbar erwiese. In dieser Hinsicht werden gegenwärtig Erhebungen vorgenommen und gutachtliche Äußerungen der zuständigen Steuerbehörden von den Zentralfinanzbehörden der deutschen Bundesstaaten erwartet. Die Interessenten der Kraftwagen-Industrie könnten hierzu zweckmäßig ebenfalls ihre Meinungen darlegen. (AW. 1907, Nr. 80.)

Sachregister.

(Die Zahlen bezeichnen die Seiten.)

C

D

N

O

P